Всесоюзная Коммунистическая Партия (больш.)

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

ПРАВДА

Орган Центрального Комитета и МК ВКП(б)

№ 113 (6369) | 24 апреля 1935 г., среда | ЦЕНА 10 КОП.

РАБОЧИЕ И РАБОТНИЦЫ, КОМАНДИРЫ И ИНЖЕНЕРЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА! ПОЛНОСТЬЮ ЛИКВИДИРУЕМ КРУШЕНИЯ И АВАРИИ! ЗА ПОЛНОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ И БЫСТРЫЙ ОБОРОТ ТОВАРНОГО ВАГОНА! ЗА ЖЕЛЕЗНУЮ ТРУДОВУЮ ДИСЦИПЛИНУ! ЗА ПОДНЯТИЕ КВАЛИФИКАЦИИ! ЗА ПОВЫШЕНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ, ЗА БОЛЬШЕВИСТСКОЕ РУКОВОДСТВО КОМАНДИРОВ ТРАНСПОРТА! СДЕЛАЕМ СОВЕТСКИЙ ТРАНСПОРТ ОБРАЗЦОВЫМ!

Из первомайских лозунгов ЦК ВКП(б).

КОМАНДИРЫ ТРАНСПОРТА, ПОБЕДА В ВАШИХ РУКАХ!

Мало сказать, что публикуемая сегодня «Правдой» речь тов. Л. М. Кагановича на совещании работников железнодорожного транспорта является документом громадной важности для железнодорожников. Эта речь представляет исключительный интерес для каждого члена партии, для каждого сознательного рабочего и колхозника.

Говоря о конкретных железнодорожных проблемах, тов. Каганович рассматривает их не в узко-специальном разрезе, как это привыкли делать на транспорте. Силой своей неотразимой логики он связывает эти конкретные проблемы с важнейшими задачами партии и государства. Вопрос о норме оборота товарного вагона, игравшей до сих пор в органах НКПС роль статистической категории, впервые руководителем транспорта поставлен, как вопрос народно-хозяйственного значения, и решительно выдвинут во главу всей работы, подобно тому, как в металлургической промышленности то же самое сделано в отношении коэффициента использования печей.

Неумение подняться до государственного понимания своих задач — вот что присуще очень многим работникам транспорта. Они находятся в плену повседневной ведомственной суеты. Основные же проблемы, ждущие разрешения, остаются в стороне. В результате — нескончаемое, отупляющее топтание на месте. Крупных проблем они боятся, а в разрешении мелких не проявляют никакой инициативы. Творческий размах железнодорожников сплошь и рядом не идет дальше заготовки метел, а уж если заходит речь о вставке зеленого или красного стекла в сигнальный фонарь, то без вмешательства НКПС никак не могут обойтись.

Бросается в глаза различие между типом хозяйственника нашей промышленности и типом командира транспорта. Там — люди смелой, широкой инициативы, хорошо осведомленные в опыте лучших советских и капиталистических предприятий, постоянно ищущие новых, более рациональных методов работы. Здесь — люди застряли обеими ногами во вчерашнем дне, зарылись в повседневную суету текущих дел, не знают опыта первоклассной железнодорожной работы, мысль их спит, она не ищет смелых решений, она скована рутиной консервативных традиций. Есть, конечно, на транспорте замечательные работники с большим творческим размахом, есть крупные хозяйственники настоящего большевистского склада. Но их творческая инициатива была скована неразберихой и консерватизмом аппарата НКПС.

Вся речь тов. Кагановича устремлена к тому, чтобы помочь железнодорожникам осознать великое значение задач, возложенных на них известными постановлениями Совнаркома и ЦК ВКП(б) и указаниями товарища Сталина, вдохнуть в их ряды уверенность в свои силы, научить командиров руководить транспортом не по-бюрократически, а по-большевистски. Яркая речь тов. Кагановича будет спутником и учебником для каждого железнодорожника, желающего не на словах, а на деле помочь под'ему транспорта. Это — боевой документ, программа борьбы, которая должна быть усвоена всей двухмиллионной армией железнодорожников, как азбука повседневной работы.

С большой силой и глубоким проникновением в суть дела поставлен в речи вопрос о борьбе за дисциплину, как решающем средстве уничтожения аварий и крушений на транспорте. Самое яркое проявление низкой дисциплины — невыполнение правил службы, пренебрежение к сигналам, чем и порождаются аварии и крушения. Питательной почвой для этой разнузданной распущенности является система административно-судебных репрессий, которыми на транспорте была подменена большевистская работа по подбору и воспитанию людей. Репрессии, применяемые в порядке автоматизма и превратившиеся в массовое явление, перестали действовать. У работников транспорта возникло и утвердилось убеждение, что, дескать, все равно, как ни работай, а от взыскания в конце концов не уйти. Вследствие автоматизма репрессий транспорт потерял тысячи квалифицированных работников, механически уволенных за различные проступки.

Сейчас по-новому поставлен вопрос о борьбе за дисциплину. Командирам транспорта прививается мысль, что их первая и главная обязанность заключается в воспитании кадров. Это не значит, что они должны превратиться в каких-то главноуговаривающих. Суды на транспорте не ликвидируются, ответственность за преступления не уменьшается, но центр тяжести в руководстве людьми переносится с репрессий на инструктирование, деловую критику, практическую помощь.

С полной ясностью и конкретностью в речи определены задачи политотдельской работы на транспорте. Политотделы до сих пор свою главную задачу видели не столько в организации массово-политической работы, сколько в критике хозяйственного руководства, а нередко и в подмене его. Но двоевластие губительно для транспорта. Необходимо во что бы то ни стало добиться согласованных, устремленных в одну точку действий хозяйственного руководства и политического аппарата, единой большевистской линии в работе, которая, конечно, не устраняет, а предполагает большевистскую самокритику.

Все свое внимание, все свои силы политотделы должны обратить на создание крепко сколоченной, хорошо воспитанной партийной организации и по-деловому организовать социалистическое соревнование, решительно отбросив пустопорожнюю трескотню и шумиху.

На транспорте сейчас особенно часто повторяются слова о том, что успех дела решают люди. Очень жаль, что эта большевистская истина так долго не была усвоена на железных дорогах. И сейчас усвоение ее идет крайне медленно. Железнодорожники нередко повторяют эти слова, как заклинание, не вникая в их смысл и не руководствуясь ими в практической работе.

Люди, их активность, инициатива, энергия — это основной и решающий рычаг всякого прогресса. Чтобы поднять транспорт, надо перевоспитать людей. Задача нелегкая, но разрешимая. Ведь и промышленность, прежде чем выковать нынешние кадры, прошла через трудный период. Не подлежит никакому сомнению, что работники транспорта могут в быстрый срок приобрести все необходимые навыки, изучить технику дела, втянуться в новый режим, в новый темп работы.

Тов. Каганович ставит перед работниками транспорта ясные, четкие задачи в борьбе за осуществление директив партии и указаний товарища Сталина. Дело за тем, чтобы железнодорожные работники взялись за выполнение этих задач со всей большевистской страстью и упорством. Тогда в быстрый срок будут выкованы отличные железнодорожные кадры, которые сделают транспорт передовой отраслью социалистического народного хозяйства.

В последнее время погрузка на железных дорогах заметно поднялась. Программа второй декады апреля перевыполнена. 20 апреля погрузка достигла рекордного уровня — 64.767 вагонов. 22 апреля погружено еще больше — 64.862 вагона. Сама жизнь, таким образом, свидетельствует, что транспорт имеет полную возможность быстро и резко улучшить свою работу. Призыв тов. Кагановича — по-большевистски бороться за перевыполнение плана перевозок — может и должен быть осуществлен. Пора транспорту перестать *быть синонимом отсталости*. Пора ему из тормоза народного хозяйства стать рвущимся вперед локомотивом.

Работа железных дорог во второй декаде апреля

Во второй декаде апреля по железнодорожной сети в среднем за сутки грузилось 61.726 вагонов (100,4 проц. плана). План погрузки выполнили 17 дорог — Октябрьская, Забайкальская, Кировская, Рязано-Уральская, Екатерининская, Северо-Кавказская, Западная, Московско-Казанская, Белорусско-Балтийская, Донецкая, Юго-Западная, Южная, Окружная, Средне-Азиатская, Москва — Донбасс, Закавказская и Восточно-Сибирская.

(ТАСС).

Трехлетие Казанской летно-планерной школы

КАЗАНЬ, 23 апреля. (ТАСС). Исполнилось три года существования Казанской летно-планерной школы. Центральный совет Осоавиахима реорганизовал ее в школу всесоюзного значения. Здесь готовятся теперь начальники летно-планерных школ и станций. В 1933 году в Татарии не было ни одного планерного кружка и планериста. Сейчас около 1.500 человек занимаются планерным спортом. Школа рапортует *о проведении 15 тысяч безаварийных полетов*. Все рекорды Татарии по планеризму установлены слушателями школы.

Центральный исполнительный комитет Татарской республики вынес специальное решение, в котором отметил достижения школы.

* * *

В ознаменование трехлетия Казанской планерной школы Центральный совет Осоавиахима постановил наградить школу Красным знаменем, а начальника ее тов. Шашабрина — высшим знаком отличия *Осоавиахима — «За активную оборонную работу»*.

(ТАСС).

СОБОЛЕЗНОВАНИЕ тов. ЮРЕНЕВА ЯПОНСКОМУ ПРАВИТЕЛЬСТВУ

ТОКИО, 23 апреля. (ТАСС). Газета «Нити-нити» сообщает, что посол СССР в Японии тов. Юренев 22 апреля посетил товарища министра иностранных дел Сигемицу и выразил соболезнование в связи с землетрясением на острове Формоза.

ПОЖАР В ПОРТУ ХУЛУДАО

ШАНХАЙ, 22 апреля. (ТАСС). По сообщению газеты «Шанхай ивнинг пост», во время пожара в манчжурском порту Хулудао погибло 9 человек и 25 получили серьезные ранения.

Убытки от пожара исчисляются в 1.200 тыс. китайских долларов.

25 апреля исполняется тридцатилетие III с'езда партии. Материал о с'езде будет напечатан в завтрашнем номере.

По-большевистски бороться за перевыполнение плана железнодорожным транспортом

РЕЧЬ тов. Л. М. КАГАНОВИЧА НА СОВЕЩАНИИ РАБОТНИКОВ Ж.-Д. ТРАНСПОРТА*)

I. ЗНАЧЕНИЕ СОВЕЩАНИЯ

Товарищи! По поручению ЦК ВКП(б) и Правительства НКПС собрал настоящее совещание в составе начальников дорог, начальников дорожных политотделов, ряда начальников эксплоатационных отделений и их политотделов, начальников и парторгов крупнейших станций, вагонных участков, паровозных депо, ж.-д. строек, начальников служб некоторых дорог. Здесь присутствуют также работники промышленности, непосредственно соприкасающиеся с транспортом.

На нашем совещании участвуют руководители партии и правительства. На нашем совещании участвует тот, кто является вдохновителем всей страны на великие дела, тот, кто сейчас является непосредственным вдохновителем и руководителем нас, железнодорожников, в борьбе за улучшение транспорта, — наш товарищ Сталин. **(Бурные аплодисменты).**

Значение нашего совещания необычное. Слишком уж остро поставлен вопрос о транспорте, чтобы сводить задачи нашего совещания к выяснению только текущих вопросов. Таково ощущение, таково сознание, *не ошибусь, если скажу*, не только нашей партии, но и большинства трудящихся масс Советского Союза.

Голосом партии, голосом всех трудящихся нашей великой родины товарищ Сталин сказал на XVII с'езде партии, что «транспорт является тем узким местом, о которое может споткнуться, да, пожалуй, уже начинает спотыкаться вся наша экономика и, прежде всего, наш товарооборот».

Это такая острая постановка вопроса, которая должна была заставить всех железнодорожников всколыхнуться по-настоящему. К сожалению, после XVII с'езда партии мы настоящего перелома в работе железных дорог не получили. Работники железных дорог не осознали еще серьезности положения и серьезности тех предостережений, которые были сделаны XVII с'ездом партии.

Надо сказать правду — большинство железнодорожников не усвоило еще тех методов работы, какими возрождалась, развивалась, крепла и выросла в великую силу наша социалистическая индустрия. Методы тяжелой промышленности, которые были применены при перестройке угольного Донбасса, а затем с успехом во всех отраслях нашей промышленности, — эти методы, которые потом ЦК партии и правительство в своих постановлениях распространили и на железнодорожный транспорт, — они не были усвоены работниками железнодорожного транспорта.

Речь идет не о поисках новых установок. Установки даны в выступлениях товарища Сталина, в постановлениях ЦК и Совнаркома, в речах руководителей партии и правительства на с'езде партии и с'езде Советов. Речь идет только об улучшении практической работы, о мобилизации сил, сознания, способностей всех железнодорожников, в первую очередь лучшей их части, для практического осуществления этих установок.

Настоящим совещанием мы должны подвести черту пройденному, черту не на бумаге, а в практической нашей работе. Мы должны сказать, что **дальше так работать,**



как сейчас работают на железных дорогах, нельзя. Мы должны наметить практические меры, как лучше работать, как устранить те крупнейшие недостатки, которые имеются на железнодорожном транспорте.

На совещании не поставлен вопрос вообще о работе железнодорожного транспорта во всех его отраслях, а взяты три узловых вопроса — о борьбе с крушениями, об ускорении оборота вагонов и о капитальном строительстве. Эти вопросы, являясь решающими, дают нам сочетание текущей борьбы с перспективами дальнейшей реконструкции железнодорожного транспорта.

II. О БОРЬБЕ С КРУШЕНИЯМИ

В приказе от 19 марта задачи борьбы с крушениями и авариями были изложены настолько ясно, что я не буду подробно повторять их на данном совещании. Остановлюсь только на нескольких вопросах практического проведения приказа в жизнь.

Необходимо, прежде всего, предостеречь данное совещание и всех железнодорожников от преувеличений по части перелома настроений в борьбе с крушениями и авариями. **Подлинного перелома в борьбе с крушениями и авариями еще нет.**

Нужно быть самокритичным к себе и к окружающим и каждый день проверять себя, что можно было сделать для того, чтобы предотвратить крушения, и чего не сделано. Нужно разоблачать тех людей, которые языком говорят, а дела не делают. Большая опасность заключается сейчас в том, чтобы приветствиями, сантиментами, одобрениями и восторженностью от приказа по борьбе с крушениями не испортить практической работы, которая у нас должна развернуться.

Приказы о борьбе с крушениями были и раньше. Многие из них были весьма хорошие. Но вся беда заключалась в том, что не было проверки исполнения приказов. Считали, что борьба с крушениями и авариями есть одна сотая часть в общей работе и мероприятиях, которые проводятся железными дорогами. Совершенно не поняли того, что не только крушения и аварии — основной показатель качества работы дорог, но и борьба с ними — **важнейший рычаг перестройки работы железнодорожного транспорта.**

Настоящая перестройка проходит в борьбе с сопротивлением этой перестройке. Элементы такого сопротивления, будем говорить откровенно, имеются даже у таких людей, как вы сами, — у командиров транспорта.

Большинство работников транспорта считает, что крушения — явление совершенно неизбежное. Вот против таких настроений и направлено острие приказа о борьбе с крушениями. Чтобы успешно повести миллионы железнодорожников на борьбу с крушениями, нужно, чтобы основные кадры — командиры — были уверены в победе!

Приказ выдвигает как одно из первоочередных организационных мероприятий обязательный выезд начальника дороги на расследование каждого важного случая крушения. Здесь многие выступали по вопросу о выездах на место крушений. Некоторые выступавшие сомневались, хватит ли у них времени выезжать на расследование и ликвидацию последствий крушений. Начинают подсчитывать: в сутках 24 часа, за это время нужно выполнить уйму работы, подписать столько-то бумаг, написать доклад в НКПС, а тут от нас еще требуют выезжать на линию. Надо понять, что это и есть канцелярско-бюрократический подход к работе. Почему? Потому, что если уедете на месяц из управления дороги на линию, конечно, не бюрократически, с соблюдением всяких условностей и внешней формы, а копая, влезая в самую гущу, в самую глубь вопроса, проверяя людей на работе, то и без вас бумаги будут писаться, может быть немного хуже, но зато дорога будет работать лучше. В этом сомнений нет! **(Аплодисменты).**

Если начальник дороги сам не может выехать, пусть пошлет своего заместителя. Мы слушали здесь отчеты о крушениях. Какие только практические вопросы железнодорожного транспорта не затрагивались в связи с отчетами о крушениях: и о паровозах, и о машинистах, и о вагонах, и о пути, и о сигнализации, и о эксплоатации, одним словом, вопросы всех служб, всей работы дорог.

На чем легче самому научиться и других научить оперативно управлять? На том ли, что на чистом листе бумаги написать замечательную инструкцию, сказать на собрании замечательную речь, или же самому научиться оперативной команде и других научить на примере крушений, на уроке поражений там, где вы вынуждены будете логикой вещей исправлять и командовать оперативно. Каждый начальник дороги должен, например, научиться сам руководить вспомогательным поездом по ликвидации крушения. Начальник дороги или его заместитель должен сам разбирать каждый важный случай крушения не с точки зрения «великих» выводов и составления впоследствии «тезисов о вреде крушений», но главным образом для того, чтобы определить, как можно действительно оперативно предупреждать эти крушения.

Так как сейчас работа дорог будет оцениваться и по результатам борьбы с крушениями и авариями, то есть опасность, что на местах *попытаются скрывать* действительное положение вещей, не будут сообщать о всех происшедших авариях или крушениях. Мы предупреждаем товарищей, что будем привлекать, невзирая на лица и прошлые заслуги, к строжайшей ответственности за малейшие попытки очковтирательства, обмана руководства НКПС, обмана партии и страны в этом вопросе.

Отчеты начальников дорог в прения вскрыли и поставили целый ряд ценных практических вопросов, хотя не все отразили ту напряженность и ту остроту, с которой поставлен вопрос о крушениях.

Управления и отделы НКПС должны детально подработать все мероприятия и добиться проведения в жизнь практических вопросов, поставленных здесь на совещании.

По путевому хозяйству правильно предлагалось *в ближайший месяц* провести сплошной осмотр рельс, лежащих в пути, заменить все рельсы, опасные для движения, — имеющие трещины, отколы головки, подошвы и т. п. Необходимо в дальнейшем такие сплошные осмотры производить дважды в год — ранней весной и в начале зимы, до наступления больших морозов, т. е. в период оттаивания и замерзания балласта. Следует установить точный график систематической проверки пути путеизмерителями.

Машинисты должны быть в кратчайший срок снабжены проверенными продольными профилями пути и специально проинструктированы об обрывных местах и как по ним водить поезда. При этом необходимо срочно восстановить все путевые знаки (начало и длина под'ема, уклона и т. п.), а также установить особые знаки на всех обрывных местах.

Вместе с тем необходимо обязать машинистов непременно сообщать на первой же станции и дежурному по своему депо о всех замеченных местах неспокойного хода поезда (толчки и т. п.), чтобы путевые рабочие могли их быстро исправлять.

В приказе уже было указано, что до сих пор железные дороги почти не имели дефектоскопов, т. е. приборов, позволяющих быстро и точно определить все недостатки рельс. Между тем опыт Метростроя показал, что имеющийся дефектоскоп тов. Карпова позволяет обнаруживать дефекты, не видные простым глазом. Наша промышленность вполне может выполнить заказы на такие дефектоскопы как для рельс, так и для вагонных и паровозных осей. Нужно только больше инициативы и настойчивости со стороны работников железнодорожного транспорта.

Наш подвижной состав — вагоны и паровозы — калечится не только на путях НКПС, но и на под'ездных путях промышленности. Эти под'ездные пути находятся в еще более запущенном состоянии, чем путевое хозяйство НКПС. Тов. Орджоникидзе обещал по своей линии крепко нажать, чтобы уже в ближайшие месяцы подтянуть транспортные цеха предприятий и улучшить состояние под'ездных путей. Со своей стороны мы должны будем выделить специальных инспекторов НКПС для наблюдения за состоянием под'ездных путей, чтобы не пускать вагоны на те запущенные пути, состояние которых грозит повреждениями нашему подвижному составу.

По вагонному и паровозному хозяйству. В прениях правильно отмечалось безобразное качество обточки шеек оси на ремонтных *пунктах, депо и заводах. То ли по незнанию*, то ли по халатности ремонтные рабочие зачастую подрезают галтели и выкружки предподступичной части шейки оси, что влечет к изломам шеек оси в пути и к значительным крушениям. Необходимо в ближайшие же дни проинструктировать слесарей-осмотрщиков и мастеров о значении галтелей и добиться того, чтобы не было случаев подреза галтелей по незнанию. В ремонте колесных пар до сих пор господствует обезличка. Нужно по каждой колесной паре записывать имя мастера, отвечающего за ее ремонт.

Следует пересмотреть ряд «рационализаторских» упрощений, которые снижают качество ремонта. Например, правильно здесь предлагали запретить электронаварку сношенных частей крюка, ремонт рессор производить на заводах и участках, оборудованных термическими печами и соответствующими прессами.

Ряд мероприятий нужно провести по упорядочению автотормозного хозяйства и в первую очередь по обучению смазчиков обращению с автотормозами. Это, а также соответствующее инструктирование машинистов поможет резко сократить частые сейчас остановки поездов.

Большое зло — частые обрывы поездов в пути. Кроме инструктирования машинистов, прикрепления машинистов-наставников к наиболее неисправным по обрывам, расстановки предупредительных знаков на обрывных местах, нужно тщательно следить за качеством упряжных приборов и обязать машинистов и главных кондукторов перед отправкой поездов лично проверять, насколько добросовестно сделана скрутка поезда.

Исключительно большое значение имеют вспомогательные поезда. Некоторые засчитывают в убытки от крушений только стоимость повреждений вагонов, паровозов и пути. А между тем наибольшие убытки причиняет закрытие движения на перегонах в течение нескольких часов. Нужно оборудовать вспомогательные поезда кранами, а сейчас же, до получения кранов, надо организовать ряд простейших вещей.

Вспомогательный поезд должен быть на каждом основном и оборотном депо. Если начальники дорог как следует, по-боевому возьмутся за организацию вспомогательных поездов, то уже в ближайшие 2—3 месяца они будут иметь на важнейших участках прилично оборудованные вспомогательные поезда и тем значительно сократят время по ликвидации последствий крушений и перерыва в движении.

Сейчас со вспомогательным поездом ездят случайные люди, и поезд напоминает собою плохую сельскую пожарную команду, а не организованную и снабженную всем необходимым оборудованием ударную аварийную бригаду. Кадры, обслуживающие вспомогательные поезда, должны быть постоянно закреплены за ними, тщательно подобраны и обучены. Надо предусмотреть возможность быстрого вызова этих рабочих на поезд в случае крушения. Во главе поезда должен быть крепкий, энергичный начальник. Начальникам дорог нечего ждать дальнейших указок из НКПС, они должны сами развернуть работу на месте.

По ходу организации и работе вспомогательных поездов мы будем судить о желании и умении руководящих кадров дорог по-боевому ставить ликвидацию последствий крушений.

По сигнализации и связи. После опубликования приказа дороги начали приводить *сигналы в порядок, на некоторых дорогах* (Пермской, Томской, отчасти Северной) есть уже небольшое улучшение. Но все же, как это подтвердилось и здесь в отчетах начальников дорог, на большинстве дорог сигнальное хозяйство находится в запущенном и безнадзорном состоянии. Одна служба сваливает на другую ответственность за безобразное состояние сигналов. Это надо прекратить и всем дружно взяться за приведение сигнализации в порядок.

Правильно предлагали здесь перевести на важнейших участках сигналы с керосинового освещения на электрическое. *Нужно и паровозы, в первую очередь пассажирские*, толкачи и маневровые, перевести на электрическое освещение.

Здесь жаловались на недостаток сигнального стекла. Теперь НКПС получил стекольный завод от Наркомтяжпрома, и от нас самих зависит увеличить производство сигнального стекла. Вместе с тем каждая дорога могла бы в вопросах получения мелких сигнальных принадлежностей проявить гораздо больше изворотливости, установив деловую связь с местной промышленностью. Такой хозяйской изворотливости на дорогах еще мало. Предпочитают телеграфировать *свои запросы в НКПС* и потом ссылаться, что НКПС не дал. Верно, что аппарат НКПС неповоротлив. Но ни в какой мере нельзя допустить, чтобы железная дорога, представляющая собой крупнейшую хозяйственную организацию, по каждой мелочи посылала телеграмму в НКПС и не принимала необходимых мер на месте. Нельзя доводить централизацию до абсурда. Дороги должны проявлять больше своей инициативы.

К сигналам у многих работников железных дорог отношение наплевательское, сигналов не знают и с ними не считаются.

ПРОДОЛЖЕНИЕ РЕЧИ тов. Л. М. КАГАНОВИЧА СМ. НА 2-й СТР.

*) В настоящей стенограмме об'единены два выступления тов. Л. М. Кагановича — на совещании хозяйственных и политотдельских работников ж.-д. транспорта 1—4 апреля и на совещании работников ж.-д. политотделов 9 апреля.

ПРОДОЛЖЕНИЕ РЕЧИ тов. Л. М. КАГАНОВИЧА

Важнейшая задача начальников дорог и политотделов—укрепить уважение к сигналам, добиться четкого знания правил сигнализации каждым железнодорожником.

Сигнал — это святое дело. Нарушить его никто не имеет права. Ежедневно в НКПС получаются сообщения о десятках случаев проезда закрытых семафоров. Это показывает разболтанность дисциплины паровозных бригад. Некоторые машинисты пробуют оправдываться: мы думали, что семафор закрыт зря. Действительно, бывали случаи, когда дежурные по станции, чтобы работать поспокойнее, закрывали семафоры, хотя станция была свободна и могла принять поезд. Таким своим поведением станционные работники приучали машинистов не считаться с сигналами. Мы будем решительно бороться с халатным отношением станционных работников к своим обязанностям. **Но мы не можем допустить, чтобы машинист дискуссировал и самолично решал — проезжать ему закрытый семафор или не проезжать.** Дисциплина на железнодорожном транспорте должна быть железной, и это в первую очередь относится к строгому соблюдению сигналов.

На железных дорогах еще не понимают большевистского значения дисциплины, не понимают, что дисциплина помогла большевикам организовать победу рабочего класса в громадной стране, не понимают, что дисциплина помогла нам, разутым, раздетым, голодным, победить врагов советской власти, стать великой страной.

Дисциплина—пугало старого строя, дисциплина, насаждаемая силой, кнутом и нагайкой, — такая дисциплина была при царизме. У нас же в стране сознательная трудовая дисциплина двигает социалистическое дело вперед и делает чудеса.

Дисциплина для себя, для социалистического отечества, для советской страны, для миллионов трудящихся на транспорте еще не понята. Вот почему попирают ногами эту дисциплину сверху донизу. Не умеют организовать так машинистов, стрелочников, диспетчеров, кондукторов и других работников, чтобы они работали, соревнуясь «от души». Это свое неумение некоторые руководители возмещают тем, что карают направо и налево. Конечно, есть враги классовые, сознательно вредящие; если человек действительно неисправимый, чужой человек, тогда его надо отстранять и карать. Но не так надо поступать со случайно провинившимся трудящимся человеком.

Нельзя превращать суд и дисциплинарные взыскания в массовое мероприятие, применяемое в отдельных депо или участках почти-что к большинству персонала. Тогда они теряют свое значение. Дисциплинарное взыскание должно подтягивать остальную массу к лучшей работе. Но для этого надо применять его к неисправимым. А ко всем остальным людям нужно применять учебу техническую и учебу в борьбе. Понять нужно: если вы обучаете человека по-школьному — это одно, а если вы обучаете человека в борьбе, критикуя со всем возмущением революционера-большевика, — это дает совсем другой результат. Если ты даешь виновному «нагоняние» как революционер, как человек, возмущенный безобразиями, как человек, который болеет душой за дело,—это обязательно даст свои результаты. Вот этой революционной борьбы, этого настоящего большевистского подхода к учебе людей, к борьбе с недостатками еще нет на железных дорогах.

Реальных успехов в борьбе с крушениями мы достигнем лишь в результате борьбы, в результате того, что на транспорте сложится известный костяк людей, которые по-сталински, по-революционному, по-настоящему поймут, что дело борьбы с крушениями, с авариями есть дело оздоровления транспорта, есть дело чести не только железнодорожников, но дело чести нашей страны. **(Аплодисменты).**

Мы намерены бороться до конца за осуществление приказа по борьбе с крушениями. Писать слезоточивые резолюции мы не будем. И каждый железнодорожник, в первую очередь каждый командир, в ком есть чувство чести за себя, за железнодорожников, за нашу партию, за нашу советскую страну, должны взяться за дело и добиться того, чтобы этот приказ был осуществлен. Число и размеры крушений должны быть сокращены во что бы то ни стало! **(Продолжительные аплодисменты).**

III. ОБ УСКОРЕНИИ ОБОРОТА ВАГОНОВ

БОРОТЬСЯ ЗА ВЫПОЛНЕНИЕ ПЛАНА ПЕРЕВОЗОК — ЗНАЧИТ БОРОТЬСЯ ЗА УСКОРЕНИЕ ОБОРОТА ВАГОНОВ

Вопрос об ускорении оборота вагонов есть вопрос о выполнении плана перевозок железными дорогами.

А между тем в речах ряда выступавших товарищей слышалась музыка прошлого—обычная «грызня» дорог с эксплоатационным управлением НКПС об измерителях. Нам сегодня не это нужно. Нам надо подняться на определенный уровень технической, практической, организационной постановки наших задач для того, чтобы ответить на один вопрос, который задает нам партия, правительство и вся страна: **почему вы, железнодорожники, не выполняете плана перевозок, намерены ли вы когда-нибудь выполнять план?**

Среднесуточная погрузка должна подняться с 55.717 вагонов в 1934 году до 63 тыс. вагонов в 1935 году. Но так как в I квартале среднесуточная погрузка составила всего **55.282** вагона, а на II квартал установлена погрузка лишь **62 тыс.** вагонов в сутки, чтобы дать возможность железным дорогам как следует подготовиться к осенне-зимним перевозкам, то в III и IV кварталах для выполнения годового плана погрузки мы должны будем грузить не менее **67 тыс.** вагонов в сутки.

По предложению товарища Сталина социалистическая индустрия дает нам в этом году огромную подмогу—80 тыс. новых товарных вагонов (в двухосном исчислении). **Но основным резервом для выполнения годового плана** перевозок является улучшение работы железных дорог — **ускорение оборота вагонов** и правильная организация ремонта существующего подвижного состава.

Задачи ускорения оборота вагонов непосредственно связаны с задачей выполнения государственного плана перевозок. Если мы не ускорим оборота, то нехватит вагонов для того, чтобы во втором полугодии грузить 67 тыс. вагонов в сутки.

Лицемерят те, которые клянутся в выполнимости плана перевозок, но одновременно оспаривают реальность данных им заданий по ускорению оборота вагонов. Необходимо прямо сказать: у ряда железнодорожников, в том числе и у командиров, нет уверенности в возможность выполнения планов перевозок. Отсюда такая узкая, ведомственная «в дорожном масштабе» постановка вопроса. Отсюда неумение подняться на высоту анализа всего поля боя, где нам надо драться и побеждать.

Для успехов боя прежде всего требуется абсолютная уверенность армии и в первую очередь ее командиров в победе. Задачи сложные и трудные, но вполне осуществимые. Все об'ективные предпосылки налицо. Остановка за качеством нашей работы. **Резервы на железных дорогах огромные, и если мы хотя немного улучшим свою работу, то не только выполним, но и перевыполним план.**

Из чего складывается время оборота вагонов? Эти цифры очень показательны, и их должен твердо усвоить каждый железнодорожник. В 1934 году в среднем один вагон пробегал от одной погрузки до другой 1.029 километров, из них 300 километров в порожнем состоянии, за 211 часов, т.-е. 8,78 суток.

«В поездах», как пишут в отчетах, вагон был 72,5 часа. Но и эти 72,5 часа надо расшифровать, так как сюда включаются и простои на промежуточных станциях. Если мы их расшифруем, то получится, что в движении вагон находился только 45,7 часов, т.-е. 21,6%; стоял на промежуточных станциях из-за набора воды паровозом, чистки топки, осмотра, смазки букс и т. д. — 26,8 часов, т. е. 12,8%.

Вагон стоял на станциях погрузки и выгрузки и на путях предприятий в среднем 47 часов — 22%. Стоял на сортировочных и участковых станциях 91 час — 43%. Участковая коммерческая скорость — 14,2 километра в час, техническая скорость — 22—23 километра в час. В течение суток вагон двигался только 5,2 часа и проходил за это время 117 километров.

Нужно подойти к каждой из этих цифр, из которых складывается оборот вагонов, и жестко сократить их. В первую очередь надо сократить безобразные простои, так как сейчас товарный вагон 4/5 своего времени простаивает и только 1/5 времени движется.

Далеко не все железнодорожники согласны с такой оценкой оборота вагонов. Многие из них, особенно работники службы эксплоатации, не только свыклись с позорными цифрами простоя вагонов, но пытаются их «теоретически» обосновать. Они пытаются доказать, что по обороту вагонов мы даже «переплюнули» Западную Европу и Америку. Нет ничего более жульнического, чем подобного рода утверждения! Эти горе-теоретики выставляют нам в качестве образца отрицательную сторону капиталистического хозяйства, что-де в Америке вагон используется меньше, чем у нас, и поэтому следует признать удовлетворительным существующий у нас оборот вагонов, рекомендуя при этом узаконить те простои вагонов, которые у нас имеются. Нечего и доказывать, что это чисто буржуазная теория, игнорирующая преимущества планового советского хозяйства, которое позволяет избежать хищнически непроизводительных затрат времени и материальных ресурсов, неизбежных в буржуазном хозяйстве. В Америке многочисленные дороги в конкурентной борьбе за клиента вынуждены итти на то, чтобы вагоны простаивали в ожидании погрузки. К тому же вследствие кризиса у них больше вагонов, чем грузов для перевозки. В то же время эти буржуазные горе-теоретики из Института эксплоатации скрывают сильные стороны железнодорожного транспорта Америки и Германии, которые могут служить нам образцом.

Известно, что по основным магистралям в Америке товарные поезда ходят со скоростью более 600 километров в сутки. В Германии, видимо, в целях, не имеющих прямого отношения к хозяйству, товарные поезда тренируются к продвижению с большой скоростью — до 75—90 километров в час.

И вот вместо честного рассказа нашим железнодорожникам-практикам, чему надо учиться и чему не надо учиться у заграничного транспорта, эти люди подтасовывают факты для того, чтобы льстивыми и лживыми рассуждениями, что-де сейчас наш транспорт работает лучше американского, срывать нам дело мобилизации лучших людей на перестройку транспорта и саботировать боевую задачу ускорения оборота вагонов и борьбы с простоями.

Надо, к сожалению, признать, что подобные гнилые теории были весьма распространены среди эксплоатационных работников.

«Творцы» этих теорий были в почете в научно-исследовательских институтах и в вузах, в печати (журнал «Эксплоатация железных дорог» и др.) да и среди некоторых практических работников НКПС.

Сейчас коммунисты-эксплоатационники признают, что они «проглядели», «проморгали» подобного рода антигосударственные теории. Но давайте внесем полную ясность. **Вина коммунистов-эксплоатационников заключается не только в том, что они «проглядели», но в том, что часть из них сама находилась под влиянием этой буржуазной теории.** Одни зарылись в текущие оперативные дела и не умели продумывать вопросы до конца, другие сами были настроены против ускорения оборота вагонов.

Задачи технической реконструкции транспорта уже поставлены партией, правительством на практические рельсы. Партия и правительство принимают ряд конкретных мер к тому, чтобы лучше технически вооружить транспорт. По горе-теоретикам и плетущимся в хвосте оппортунистам не это нужно, им нужно скрыть от общественности, от страны, что наличные технические средства железных дорог плохо используются и этим срывается успешное развитие народного хозяйства.

Консервативные элементы, в том числе и некоторые коммунисты пытаются доказать, что на вагона, или, как они доскательно говорят, из «коробочки», больше «ничего не выжмешь». Мы утверждаем, и с нами безусловно согласится каждый честный железнодорожник, каждый гражданин советской страны, что сокращение безобразных простоев на станциях, ускорение продвижения вагонов — дело вполне осуществимое и зависящее от суб'ективных факторов, от желания и умения работать самих железнодорожников.

Некоторые эксплоатационные работники пробуют смягчить свою вину за теоретические заблуждения ссылкой на то, что в практической работе они давали правильные измерители по обороту вагонов, но даже и в этом случае ясно, что сам измеритель рук и ног не имеет, ты его написал, он и лежит себе спокойно. Чтобы осуществить измерители работы, нужны люди, которые были бы убеждены в правильности измерителей, дрались бы за них. Местные работники чутко воспринимают фальшь в руководстве. Если руководители дают измерители, а сами в их реальности сомневаются, сами считают, что ускорить оборот вагонов нельзя, что мы и так уже «перегнали Америку», то на местах это сразу чувствуют и не борются за измерители. Измерители остаются на бумаге, а вагоны 4/5 своего времени простаивают и лишь 1/5 времени движутся.

Большевистская борьба за проведение заданных норм подменялась игрой в дипломатию, торговлей дорог с НКПС. К этому надо добавить, что горе-теоретики эксплоатации осложнили без нужды вопрос об обороте вагонов многочисленными надуманными и искусственными формулами и выхолостили из многих измерителей их жизненное содержание.

Совершенно понятно, что для того, чтобы практически осуществить ускорение оборота вагонов, нужно рассеять «теоретический туман», внести полную ясность в умы работников. Для этого надо до конца разоблачить антигосударственные буржуазные теории, сильно распространенные среди эксплоатационных работников в НКПС и на местах.

Перейдем к рассмотрению реальных резервов и возможностей, имеющихся на железных дорогах для ускорения оборота вагонов.

СОКРАТИТЬ ПРОСТОИ НА СТАНЦИЯХ, УСКОРИТЬ ПРОДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ

На сортировочных станциях транзитные вагоны с переработкой стоят по 12—14 часов в сутки. Эти простои легко можно сократить, как это показывает практика передовых станций, минимум на 25 — 30%. Такое сокращение позволяет значительно ускорить оборот вагонов.

Прежде всего надо обратить внимание на крупные сортировочные станции, которые являются сейчас, как правило, «отстойниками» вагонов.

По сети имеется всего 31 станция с работающими горками. Возьмем еще столько же крупных сортировочных станций без горок. Будет всего 70—80 станций, которые решают судьбу плана. Разве сейчас эти станции выделены в каком-либо отношении: в политическом, организационном, материальном? На этих станциях—грязь, беспорядок, и начальник станции не имеет ни копейки денег, чтобы очистить и привести в порядок территорию своей станции. Разве нельзя эти 70—80 станций поставить образцово во всех отношениях? Стоит только руки приложить к этому делу по-революционному, по-большевистски, а не по-чиновнически, и простои вагонов резко сократятся на этих станциях.

В том-то и беда, что на железных дорогах слишком много измерителей, слишком много учета и слишком мало настоящей борьбы.

Сейчас напряжения в работе сортировочных станций не чувствуется. Работают рывками — впрохладку первую половину суток и пожиже к 18 часам.

Был я на-днях на станции Люблино, ходил с половины девятого утра до половины второго дня. Люблино — не худшая станция, она более или менее справляется со своей работой, и вместе с тем настоящих темпов работы на ней нет. Если люблинцы возьмутся за работу по-боевому, они смогут резко снизить простои вагонов.

Станции должны работать по плану, по графику. Простой вагонов на станции надо разбить по отдельным операциям и внимательно разобрать, нельзя ли сократить время на ту или иную операцию, нельзя ли несколько операций вести одновременно. Тогда каждый станционный работник будет знать, что от него требуется, выполняет ли он задание или срывает.

Такая предварительная работа была проделана на некоторых станциях Донецкой железной дороги после задания о мобилизации дорогой не менее 1.000 вагонов для погрузки из внутренних ресурсов. Начальник станции «Красный Лиман» произвел сокращение простоев по каждой операции. Например, он сократил время простоя в парке прибытия под обработкой с учетом технического осмотра с 1 часа 52 минут до 25 минут путем внедрения предварительной разметки на подходах, приема поездов на соответствующие пути и уменьшения времени на техническую обработку прибывших составов. Простой составов под обработкой в парке отправления он сократил с 4 часов 6 мин. до 2 часов 45 мин. и т. п. Простои на станции и после сокращения еще очень велики. Но уже проделанная работа позволила сэкономить для погрузки 263 вагона из внутренних ресурсов.

Расписания товарных поездов на железных дорогах — «не в почете». Товарные поезда обычно ходят без расписания.

Составляются расписания по участкам, но нет согласования этих расписаний с планом работы участковых и сортировочных станций. Часто график составляется без учета пропускной способности станций, в результате — срывы расписаний.

Я поручил проверить хождение поездов по расписаниям на выборку за несколько дней. Вот, например, за 29 марта из Александрова на Лосиноостровскую по Северной дороге было отправлено 18 товарных поездов, из них только 7 по расписанию. Прибыло в Лосиноостровскую по расписанию 9 поездов (2 нагнали опоздание в пути), а 9 поездов прибыли с опозданием все вместе на 19 часов. Причины опозданий: пропуск опоздавших пассажирских поездов — 8 часов 15 минут, поздний выпуск паровоза — 2 часа 9 минут, ремонт паровоза под поездом—42 минуты, неготовность состава — 1 час 40 минут и т. п. Это под Москвой, на сравнительно благополучном участке. На других участках дело обстоит значительно хуже.

Остановок на промежуточных станциях слишком много. Тов. Середа, главный кондуктор на ст. Люблино, говорил мне: «Если я сговорюсь с машинистом и он перед отправкой наберет воду, то мы доезжаем до Серпухова без остановки и в Подольске воды брать не надо». Но такая договоренность бывает не часто, и поезда стоят на промежуточных станциях без толку, без нужды.

Графики движения пассажирских поездов составлены большей частью неудачно. Они тормозят товарное движение. На ряде напряженных грузовых направлений пассажирское движение занимает более половины всей пропускной способности. Товарные поезда пускаются кружным, более дальним путем. Долгие часы товарные поезда простаивают в ожидании обгона пассажирскими. На участке Тула — Москва 20 товарных поездов перепростаивают из-за этого 88 часов в сутки. К этому надо добавить, что пассажирские поезда ходят в значительной степени незаполненными, а больше половины едущих в них — это едущие за счет своих учреждений, частично по липшим или даже фиктивным командировкам. Каждый рабочий, каждый гражданин Советского Союза понимает, что такое положение ненормально, что мы не можем жертвовать для этого народнохозяйственными интересами. Вот почему правительство поручило упорядочить пассажирское движение, и, где необходимо, сократить излишние поезда.

Судьбу выполнения плана решают люди. Это особенно касается борьбы за точное соблюдение расписания движения поездов. Большим недостатком существующей сейчас системы на железных дорогах является то, что работники, которые должны бороться непосредственно на движущемся поезде за выполнение расписания,—кондуктора—являются в ряде случаев недостаточно квалифицированными и совсем неавторитетными.

Мне говорили главные кондуктора, что сейчас, когда главный кондуктор попробует позвонить по селектору диспетчеру и сказать: «меня неправильно задерживают на перегоне», так диспетчер часто слушать не хочет. Если иметь авторитетного главного кондуктора, разумного, толкового, если его хорошо проинструктировать, прилично обеспечить, одеть его в форму, он будет главным помощником диспетчеров по пути следования поезда. Главного кондуктора надо поднять и в правах и в самочувствии, чтобы он на деле был хозяином поезда,—ведь ему доверяется целый состав.

Повышение роли главных кондукторов подкрепляет методы работы тов. Кутафина. В чем смысл предложений тов. Кутафина? Он не претендует на открытие Америки. Но он, как человек с практическим опытом, ясным житейским умом ухватился как раз за слабое место работы жел.-дор. транспорта: движущийся поезд находится без призора. Командиры, как правило, руководят по селектору, а на самом производстве, которым у нас является движущийся поезд, находятся недостаточно опытные кондуктора. Его предложение — диспетчерское сопровождение поездов — направлено к тому, чтобы на практике учить кондукторов правильно водить поезда. На своем примере сопровождения поездов тов. Кутафин учит главных кондукторов простым, но вместе с тем весьма важным вещам: как на практике бороться с глупостью — если составляешь поезд, то не ставь в средине тех вагонов, которые должен будешь отцепить на соседней станции, а ставь их или в конце или впереди, предупреди станцию заранее,—для вас идут такие-то вагоны, чтобы станция своевременно могла подготовиться к работе с этими вагонами.

Сейчас мы должны обеспечить действительно осуществление метода Кутафина и дополнить его прежде всего повышением роли и ответственности главных кондукторов, как основных помощников диспетчеров в деле правильного вождения поездов, и затем подкрепить диспетчерское сопровождение поездов, основанное сейчас на добровольных началах социалистического соревнования, **постоянными ревизорами-диспетчерами НКПС.** Эти ревизоры-диспетчера должны тем отличаться от существующих сейчас ревизоров движения, что всю свою проверку будут осуществлять не в кабинетах, не по бумагам, а путем сопровождения поездов.

Нужно подобрать 200 крепких работников-бойцов, людей, которые знают жизнь и которые умеют бороться на практике за продвижение поездов. Эти люди будут каждый персонально утверждены НКПС и во время своей работы на дороге подчинены начальникам дорог. Но в то же время им будет вменено в обязанность непосредственно информировать НКПС о всех серьезных ненормальностях при движении поездов. Если ревизор-диспетчер приезжает на станцию и видит, что дежурный по станции неправильно относится к делу, не отправляет во-время поезда, срывает график, то ревизор-диспетчер принимает меры на месте. Чтобы не было двоевластия, ревизор-диспетчер не будет непосредственно давать приказы начальникам станций и другим работникам. Но если его советов не исполняют, то он сообщит об этом начальнику дороги и наркому.

Большим минусом в работе аппарата НКПС является то, что вся команда диспетчеров основана только на цифрах, получаемых с мест, нет того, чтобы знать фактическое положение на местах. Например, когда я был в Люблине 31 марта, там из-за срыва одного поезда изменили весь график. У нас нет того, чтобы по одному такому конкретному случаю дать соответствующее указание, извлечь урок. Этой информации об оперативном состоянии дороги мы не имеем. Говорят, что в дороги не имеют таких сведений от отделений и станций.

Голоса с мест: Нет, не имеют.

Каганович: Не одними, хоть бы и про[illegible] цифрами даже, [illegible] до точки. Для [illegible] организ[illegible] хозяйство, [illegible] транспорт[illegible] зяйство, нужно [illegible] живую информацию, живое донесение о выполнении того или иного дела: как проходят поезда, в каком состоянии паровоз, как работают машинисты, сколько времени зря задерживают паровоз под парами и т. п.

Ревизоры-диспетчера помогут нам организовать такую живую информацию НКПС о работе мест. Они помогут прорвать плотину канцелярщины, плотину бумажного руководства. Само собой разумеется, ревизоры-диспетчера не должны противопоставляться существующему аппарату. Глава — начальник дороги, начальник службы, политотделы и т. д. Они — главная сила, главные командиры, помимо них не может быть команды на дороге. Но это не значит, что о положении на той или иной дороге НКПС будет узнавать только от начальника дороги. У НКПС для того, чтобы правильно, оперативно руководить дорогами, должны быть разнообразные источники информации и связи с местами. Одной из таких связей будут ревизоры-диспетчера НКПС.

О ПОГРУЗКЕ, ВЫГРУЗКЕ И МАРШРУТИЗАЦИИ

Простои на станциях погрузки и выгрузки и на под'ездных путях предприятий достигали в 1934 г. 47 часов за один оборот вагона. Такие огромные простои совершенно нетерпимы.

70—75% всей погрузки производится на под'ездных путях промышленности и лишь 25—30% на путях НКПС. К сожалению, НКПС не показывает промышленным наркоматам образца в ускорении погрузочно-разгрузочных работ на своих путях. Погрузка, производимая силами железных дорог на железнодорожных путях, идет крайне медленно и скверно. Вагоны с хозяйственными грузами НКПС в так называемых хозяйственных поездах продвигаются еще медленнее, чем обычные товарные. Нельзя больше терпеть подобного безобразия.

Плохо работают транспортные цеха предприятий наших клиентов, в том числе и нашего основного клиента — Наркомтяжпрома. Грузы предприятий Наркомтяжпрома составляют 33,6 тысячи вагонов из 61,5 тыс. общей погрузки. Из этих 33,6 тыс. вагонов 20,4 тыс. вагонов падает только на 5 дорог — Екатерининскую, Донецкую, Пермскую, Томскую, Южно-Уральскую. Один из наших основных клиентов — Наркомтяжпром обещает принять все меры к тому, чтобы поставить на заводах транспортное дело образцово. Мы должны ему в этом отношении всемерно помочь, должны разоблачать плохую работу предприятий, должны бороться против того издевательства, когда к вагону подходят хуже, чем к любой повозке, когда вагон не считают за государственное имущество, стоит вагон без надобности, а работникам транспортных цехов — хоть бы что, относятся к простоям вагонов слишком хладнокровно.

Донецкая дорога и Донецкий обком нам показали кусочек того, чего можно добиться, взявшись как следует за борьбу с простоями и за сокращение времени под грузовыми операциями.

То, что сделано на Донецкой дороге, можно сделать и на остальных дорогах. В марте только немного приложили руки к этому делу, и уже некоторые результаты налицо. Днепропетровский обком сообщил, что на их предприятиях простои могут быть сокращены на 10—15%. Челябинский обком сообщил, что Южно-Уральская дорога заключила с предприятиями такие безобразные договора, которые поощряют большие простои. Например, на Челябинском тракторном заводе простои были установлены в 7,5 часов. А теперь снизили простои до 4 часов 45 минут и считают вполне возможным в апреле—мае довести простои до 3 часов. Челябинская мельница по договору имеет право держать вагоны под погрузкой 3 часа, а на деле она укладывается в 1,5 часа.

Важнейшая задача начальников дорог и политотделов — получить помощь обкомов и облисполкомов в борьбе за сокращение простоев вагонов.

Огромным источником ускорения оборота вагонов и сокращения простоев из-за переформирования составов на сортировочных станциях является маршрутизация. Плановость советского хозяйства дает колоссальные возможности для широчайшего применения маршрутизации, но маршрутизации, как органического явления на железнодорожном транспорте, сейчас нет. Нет развернутого продуманного плана маршрутизации. Нет систематической борьбы за выполнение намеченных планов маршрутизации.

Нельзя же считать планом маршрутизации несколько поездов, намеченных к отправке из Донбасса в Москву и Ленинград. Да к тому же и они большей частью не доходят целиком до места назначения и подвергаются переделке в пути.

Какие имеются у нас возможности? Нам нужно перевезти в 1935 году 358 миллионов тонн грузов вместо 317 млн. тонн, перевезенных в 1934 году. Какие это основные грузы? Угля—98 млн. тонн—27%, почти одна треть всех перевозок, нефти—24,5 млн. тонн—6,8%, черных металлов—17,5 млн. тонн — 4,8%, руды — 24 млн. тонн — 6,7% всей погрузки, леса — 36 млн. тонн — 10% погрузки, дров — 16 млн. тонн — 4,4% всей погрузки, хлеба — 29,5 млн. тонн — 8,2%, строительных материалов — 23 млн. тонн — 6,3% всей погрузки. Восемь основных грузов дают 75% погрузки — 268 млн. тонн.

Если по-настоящему, экономически грамотно поставить планирование перевозок, какие огромные возможности для маршрутизации содержатся в том факте, что 3/4 всех перевозок составляют 8 основных грузов, перевозки которых планируются из центра.

Такого положения нет в других странах. Многие теоретизируют, сравнивают опыт эксплоатации в Америке, в Англии с нашим и забывают, что одно дело — эксплоатация дороги, рассчитанная на трусы, идущие самотеком, рассчитанная на рынок, и совсем другое дело — поток грузов, рассчитанный по плану. Если 75% общего количества перевозки составляют 8 основных грузов, то по крайней мере 35—40% погрузки — 20—25 тыс. вагонов в сутки могут формироваться в отправительские маршруты.

При маршрутизации мы можем минимум на одну треть, а то и на половину, сократить время прохождения поезда от Донбасса до Москвы за счет ликвидации переформирования на каждой попутной сортировочной станции. Доказано, что если взяться, то маршруты можно продвигать со скоростью минимум 350—400 километров в сутки.

Вот вам колоссальный резерв ускорения оборота вагонов, вот вам решающая сила планового хозяйства!

Попробуйте все перевести на язык цифр, и вы увидите, что буквально можете загребать руками резервы, которые дадут вам возможность значительно ускорить оборот вагонов, выполнить и перевыполнить государственный план перевозок! **(Бурные аплодисменты).**

Я не касаюсь сейчас вопросов паровозного и вагонного хозяйства. **Задача ускорения оборота вагонов пред'являет и паровозному и вагонному хозяйствам повышенные требования.** Некоторые пытаются противопоставить борьбу с крушениями задаче оборота вагонов. Наша задача—так наладить четкую работу железнодорожного транспорта, чтобы и крушений было меньше и оборот вагонов ускорить. Ясно, что уменьшение числа крушений способствует ускорению оборота вагонов, так как устраняет перерывы движения из-за аварий.

Но, чтобы ускорить оборот вагонов, не увеличивая аварийности, мы должны провести сейчас же ряд мероприятий по резкому улучшению качества ремонта подвижного состава. Мы должны, конечно, форсировать процесс перехода на автосцепку и автотормоза. Сейчас качество работы ремонтных пунктов, депо, вагоно- и паровозоремонтных заводов очень низкое. Паровозы и вагоны выпускаются с большим количеством недоделок. Отсюда вынужденные остановки в пути, отцепки вагонов, аварии, расстраивающие движение на долгие часы.

Ремонтные базы жел.-дор. транспорта должны в корне перестроить свою работу и выпускать из ремонта паровозы и вагоны в безукоризненном состоянии.

Чтобы график движения поездов строго соблюдался, не должно быть ни одного случая неподачи паровозов, надо изжить вынужденные остановки паровозов в пути, улучшить работу паровозных бригад. Мы повышаем техническую скорость поездов на перегонах, а это требует большей квалификации, большей внимательности и аккуратности в работе машинистов.

В корне следует перестроить работу обменных пунктов. Нельзя на них скапливать ремонт вагонов, к тому же производимый наспех, кое-как, лишь бы спихнуть больной вагон соседней дороге. При таком положении обменные станции превращаются в «пробки» для товарных вагонов, задерживают все движение. Ремонт должен производиться заранее на станциях погрузки, выгрузки и формирования. Необходимо прекратить вредное сутяжничество на обменных пунктах, когда представители дорог «соревнуются» в том, кто больше на кого начислит стоимость дефектов, обнаруженных в передаваемых вагонах, а действительным ремонтом дороги не занимаются.

IV. ВОПРОСЫ КАПИТАЛЬНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА

На данном совещании мы обсуждаем, наряду с вопросами лучшей эксплоатации существующих технических средств железнодорожного транспорта, наряду с вопросами борьбы с крушениями и ускорения оборота вагонов, также вопросы технической реконструкции, перспективные вопросы транспорта — капитальное строительство.

Практически вопрос стоит о том, чтобы так использовать средства, отпущенные нам партией и правительством в этом году на капитальное строительство, чтобы повысить пропускную способность напряженных направлений и притти подготовленными к осенне-зимним перевозкам.

Печальные уроки капитального строительства 1934 года показывают, что из-за распыленности средств и неудовлетворительного руководства строительством, несмотря на значительные капитальные вложения в 1934 году, НКПС сфинансировал 3.408 млн. рублей,—на решающих магистралях не было получено заметного прироста пропускных способностей. Этих ошибок мы должны избежать в 1935 году.

Партия и правительство выделили на капитальные вложения железнодорожному транспорту в 1935 году около 4 миллиардов рублей — на 18,1% больше, чем было сфинансировано НКПС'ом в прошлом году.

Как они распределяются?

На приобретение подвижного состава — 730 млн. р., на новое ж.-д. строительство и вторые пути — 884 млн. р., на жилищно-коммунальное строительство—380 млн. р., на капитальный ремонт — 698 млн. р. и на техническую реконструкцию существующей сети и прочие работы — 1.252 млн. р., в том числе на расширение пропускных способностей (электрификация, блокировка, станции и узлы, депо, водоснабжение и т. д.) — 291 млн. р. и на развитие производственных предприятий (заводы по ремонту подвижного состава, угольное и лесное хозяйство) — 338 млн. р.

В результате капитальных вложений 1935 года материально-техническая база ж.-д. транспорта должна увеличиться на 4.625 клм. новых линий и вторых путей, 569 новых и реконструированных локомотивных стойл, 28 вагонных депо, 1.680 клм. эксплоатационной длины автоблокировки, 1.485 паровозов, 80.000 товарных вагонов (в двухосном исчислении), пять крупных паровозо- и вагоноремонтных заводов (первая очередь по Улан-Удэнскому, Лианозовскому, Канашскому, Дарницкому и Подольскому заводам), [illegible] кв. метр. жилищной площади и на ряд других об'ектов строительства.

Как видите, работы предстоят огромные!

План капитального строительства в I квартале 1935 года фактически сорван.

ОКОНЧАНИЕ РЕЧИ тов. Л. М. КАГАНОВИЧА СМ. НА 3-й СТР.

ОКОНЧАНИЕ РЕЧИ тов. Л. М. КАГАНОВИЧА

В оставшуюся часть 1935 года нужно восполнить пробелы I квартала, направив основные капитальные вложения на те участки, которые дадут наибольшее увеличение пропускной способности к осенне-зимним перевозкам на решающих направлениях.

О графиках строительных работ. Сейчас со стороны НКПС нет еще настоящего оперативного контроля и руководства новостройками и строительством на эксплоатируемой сети.

Для убыстрения темпов и повышения качества **важнейшее значение имеет под'ем дисциплины на строительствах**, разработка и точное выполнение действенных графиков работ, в которых устанавливаются сроки работ по отдельным участкам стройки, материалы и механизмы, необходимые для окончания работ в срок, сколько рабочих и какой квалификации нужно поставить на эти работы.

Какой огромный положительный результат дает точный действенный организующий график работ, можно судить по опыту строительства Московского метро, где график работ сыграл решающую роль в дисциплинировании стройки и окончании ее в срок.

При наличии таких графиков можно каждодневно контролировать ход стройки, знать, когда выполнена та или иная работа, уложилась ли она в установленный срок, и по этим материалам выправлять положение на ходу.

График дает возможность поставить точную оперативную отчетность о ходе строительных работ. Вовсе нет надобности охватывать все без исключения показатели стройки и сделать отчетность, как говорят в НКПС, «тяжелой». Достаточно будет несколько основных показателей, и по ним НКПС сможет оперативно вмешаться в дела той или иной стройки и на ходу исправлять положение.

Об организации труда. Организацией труда, от которой зависит очень многое, на транспортных стройках почти не занимаются. На наших стройках, разбросанных зачастую на расстоянии десятков и сотен километров, не поднимешь трудодисциплины и качества работы, если не будет правильной системы заработной платы, твердых норм выработки и жесткого контроля за их выполнением.

Имеющиеся сейчас нормы выработки в ряде случаев занижены. Надо это исправлять на ходу, не кампанейски, и сделать их действительным орудием повышения производительности труда в капитальном строительстве на транспорте.

Огромную роль в повышении производительности труда и качества работы может сыграть аккордная система работ, при которой оплата устанавливается в целом за работу бригады на определенном участке. Такая система заинтересует всю бригаду в быстрейшем окончании работ и в лучшем их качестве.

Экономнее расходовать материалы. Что касается материального снабжения строительства, как и всего железнодорожного транспорта, то только-что кончила работать по этому вопросу специальная комиссия, выделенная ЦК партии и Совнаркомом. Партия и правительство пошли навстречу запросам НКПС. Фонды материального снабжения железных дорог значительно увеличены как по сравнению с первоначальным планом снабжения на 1935 г., так особенно по сравнению с прошлым годом. Конечно, и этих увеличенных фондов нехватит, чтобы удовлетворить все «аппетиты». Но если расходовать отпущенные материалы экономно, то их хватит для удовлетворения первейших потребностей железных дорог.

Начальники строек должны со всей большевистской решительностью пресечь имеющиеся на стройках жульничество и воровство. На наших стройках воруют направо и налево. Наворованным «кормятся» тысячи жуликов в районах, прилегающих к строительствам железных дорог.

Нельзя ни одного дня терпеть такого отношения к государственной социалистической собственности. Подлинный большевик-хозяйственник не будет обращаться в центр с требованием новых материалов, не будет плакаться на отсутствие олифы, гвоздей, фуража и т. п., пока он не обеспечит сохранности и экономного использования материалов, имеющихся у него на складах.

Наша тяжелая промышленность в этом году значительно увеличивает снабжение транспорта. Она должна дать в 1935 году НКПС 80 тысяч грузовых вагонов, 700 тыс. тонн новых рельс, 340 тыс. тонн рельсовых скреплений, 498 тыс. тонн проката, 500 тыс. тонн цемента и т. п. Увеличена поставка НКПС лесных и строительных материалов.

Но вместе с тем можно и нужно по ряду материалов децентрализовать снабжение транспортных строек и добиться того, чтобы часть местных материалов строительства доставали сами на месте. (Голоса: Правильно).

Люди привыкли надеяться только на отдел снабжения НКПС, ожидая от него все, до последней мелочи. Между тем при такой централизации снабжения неизбежно рождаются бюрократические навыки и безответственность.

Наши строители должны показать себя настоящими хозяйственниками-организаторами, умеющими обеспечить своей хозяйственной изворотливостью бесперебойное снабжение строек всеми теми материалами, которые можно раздобыть на месте.

Особо надо заострить вопрос о **механизации строительства.**

Механизмы на строительствах используются скверно. Экскаваторы вовсе не используются, а там, где используются, они загружаются менее чем на половину, если не на четверть своей мощности. Какую цену имеют при этом жалобы начальников строительств и дорог на нехватку экскаваторов? При полной загрузке экскаваторов, имеющихся в транспортном строительстве, можно охватить ими не менее половины всех земляных работ.

Одновременно необходимо укрепить финансовую дисциплину на строительствах. Крайне неблагополучно положение и со сметной дисциплиной на стройках НКПС. Первоначальные сметы превышаются на ряде строек в несколько раз. Перерасходуют деньги зря, поставят стройку под угрозу, а потом попрошайничают. Начальники дорог и строек должны по-настоящему, по-хозяйски считать каждую государственную копейку, не допуская перерасхода против смет. А для тех строек, которые еще не имеют смет, эти сметы надо составить и утвердить в срочном порядке.

Мы должны упорядочить проектирование. Эта работа находится сейчас в НКПС в наиболее запущенном состоянии. В большинстве случаев к строительству приступают без разработанных технических проектов и смет. Проекты ведутся многочисленными конторами, при чем часть важнейших проектов дается для разработки на сторону частным инженерам. Проекты отдельных служб совершенно друг с другом не согласованы. Строители это называют по-ученому «некомплексным проектированием», а по-простому это означает, что в одном месте строят путь, а забывают вовремя проложить водопровод, расширяют станцию, а не расширяют депо, строят депо для паровозов «ФД», но «забывают» реконструировать путь и т. п.

Планы строительства меняются несколько раз. В результате такого «порядка» взаимозависимость между отдельными элементами плана (количество стойл в депо, водоснабжение, раз'езды и пр.) нарушаются, и дорога, затратив крупные средства, получает незначительное увеличение своих пропускных способностей.

Много безобразий допущено при проектировании вторых путей. Это проектирование проводилось без учета состояния имеющихся первых путей. Сейчас необходимо будет об'единить все проектное дело по всем управлениям НКПС в едином центре.

Для лучшего руководства и контроля за всем капитальным строительством на транспорте мы на-днях создали полнокровное Центральное управление железнодорожным строительством — Цужелдорстрой. Он об'единил в себе и Управление новым ж.-д. строительством и отдел капитального строительства Центрального Управления Пути.

Нужно подработать еще вопросы об организации строительных трестов и контор при управлениях дорог и об их взаимоотношениях с Цужелдорстроем. Нужно надеяться, что новое Управление при поддержке начальников дорог и строек, при поддержке всех транспортников-строителей сможет навести порядок в этой наиболее запущенной отрасли железнодорожного хозяйства.

Надеемся, что мы не повторим ошибок строительства прошлого года и выполним полностью план, намеченный на 1935 год, чем дадим нашему транспорту мощное техническое подкрепление и увеличение пропускных способностей на наиболее напряженных и важных магистралях. Мы должны провести большие подготовительные работы к еще большему развороту железнодорожного строительства в 1936 году, чтобы быстрее ликвидировать в области технической реконструкции отставание транспорта от других отраслей народного хозяйства.

V. О МАССОВО-ПОЛИТИЧЕСКОЙ РАБОТЕ И О ЗАДАЧАХ КОММУНИСТОВ И БЕСПАРТИЙНЫХ АКТИВИСТОВ

Все разобранные нами вопросы зависят в конечном счете от живых людей. Чтобы бороться за проведение в жизнь задач, поставленных перед нами партией и правительством, нужны люди-бойцы, убежденные в правоте своего дела, настойчивые и инициативные.

На железнодорожном транспорте работает 2 млн 336 тыс., а вместе со строительством 2.515 тыс. рабочих и служащих. Эта масса отличается от рабочих и служащих промышленности тем, что в кадрах железнодорожных рабочих текучесть гораздо большая, чем на предприятиях промышленности, но в то же время в кадрах железнодорожных служащих гораздо больше стабильности, гораздо больше людей, сохранившихся еще с дореволюционного периода, чем в какой-либо другой отрасли хозяйства. Наиболее технически грамотный слой работников транспорта сохранил не только свои положительные черты, но и отрицательные стороны старых железнодорожных нравов.

Говоря это, я имею в виду не классовых врагов, а работников честных, вполне советских. Готовых, законченных людей не бывает, людей нужно организовывать, сплачивать, подымать, переделывать.

Мы должны сохранить ценные кадры работников. Они подымутся на большие дела, если только с ними как следует поработать. Они честно хотят работать на социалистический транспорт, но вся беда в том, что перед ними в большинстве случаев не ставят вопрос прямо, по-большевистски: надо перестраиваться, одной старой культурой не обойдешься; транспорт перестраивается на работу и по-новому технически реконструируется, надо и вам, несмотря на ваш долголетний опыт, переучиваться.

Одновременно должен идти процесс более быстрого под'ема и выращивания новых технических кадров. На транспорте еще слишком мало выдвинувшихся молодых командиров. Над воспитанием этих молодых кадров также должны поработать политотделы.

Старые и молодые железнодорожники должны брать пример со своих товарищей в промышленности, многие из которых не только заняли командные посты на предприятиях и в трестах, но и завоевали себе особое уважение и признание всей страны, получая сотнями высшие награды от партии и правительства.

Мы имеем на транспорте слой старых революционных пролетариев, но на транспорте мы имеем больше, чем в других отраслях, людей, мало связанных с рабочей средой, не усвоивших по-настоящему сущность пролетарской дисциплины.

Мы должны по-революционному воспитать эти сотни тысяч, сделать их настоящими, социалистически культурными железнодорожниками. А сделать это еще сложнее, чем в какой бы то ни было другой отрасли хозяйства. В промышленности завод отчасти самой организацией производства «под одной крышей» сплачивает, дисциплинирует рабочих. Каждый рабочий имеет свой станок, имеет свое место работы, и парторгу и профсоюзнику легче с ним ознакомиться и политически его воспитывать. А на транспорте громадное большинство работающих — это люди, находящиеся все время в раз'ездах или распыленные по одному, по два на линии.

В этих условиях от нас требуется еще бо́льшая политическая массовая работа, чем в любой другой отрасли народного хозяйства. Ведут ли ее с необходимым размахом партийные и профсоюзные организации и политотделы? Нет.

Политотделы МТС и совхозов, чтобы создать перелом в отношении к труду в колхозах, развернули поистине огромную и неутомимую массовую политическую работу. На транспорте многие партийные работники, и в этом их несчастье, быстро примирились с непорядками на железных дорогах: срывом графиков движения, отсутствием подлинно-пролетарской дисциплины, разгильдяйством, невыполнением приказов и т. п. Многие из политотдельцев вместо того, чтобы в графики внести революционный дух, перевели партийную работу на «графики», которые им, между прочим, так же не выполняются, как и графики движения. (Смех). Вместо того, чтобы окунуться в гущу масс, ставить самим острые вопросы и давать на них ответ, воспитывать людей, они зачастую оказенивают массовую работу.

Если по-боевому, с большевистским словом, сильным в смысле идейного убеждения и внутренней уверенности, подойти к отсталому железнодорожнику, дать ему умение видеть перспективу на год, на два, он будет рваться к этой перспективе и станет настоящим борцом за под'ем транспорта. Но такой боевой массовой большевистской работы на транспорте почти не было.

Дело вовсе не в том, чтобы хорошо организационно-технически поставить массовую работу. Расписать график — сколько сделать докладов, сколько собраний — это и хороший делопроизводитель сделает. Но какая польза будет от этих докладов, если они пройдут «без души». В графике будет записано, что доклад сделан, присутствовало 2.000 человек, резолюцию приняли, а там остались люди, которые не получили раз'яснения больных вопросов, которые будут и после собрания работать по-старому.

Вот почему, когда мы говорим о массовой работе, пора перестать думать, что дело идет об организационно-технических мероприятиях. **Нет, дело идет о боевом духе массовой политической работы, дело идет об идейно-политическом наступлении на все отсталое, негодное, на все то, что не только не понимает нас, но сопротивляется нам.** Вовсе не нужно в каждом сопротивляющемся видеть классового врага. Классовые враги есть, и с ними нужно беспощадно бороться. Но в то же время надо уметь мало сознательного, но нашего, советского человека убедить, что работать надо хорошо.

А для этого надо каждому политотдельцу уметь политически поставить вопрос и правильно его раз'яснить. И не только политотдельцу, но и начальнику дороги и его заместителям надо проявить себя подлинными большевиками, бойцами, умеющими вести людей в бой.

Есть ряд элементарных вопросов массовой работы, как, например, чтение газет, с которых и надо начинать. Ведь факт, что многие железнодорожники газет не читают. Когда я был в Люблине, я вынужден был краснеть, как бывший секретарь Московского комитета ВКП(б) за то, что на территории Московской области многие главные кондукторы не читают ни «Правды», ни «Гудка», ни дорожной газеты, ни районной политотдельской газеты. Необходимо сейчас предупредить, что если мы обнаружим где-либо на протяжении двух месяцев, что нет самой элементарной массовой работы, как чтение газет, то это будет означать, что политотдела там по сути дела нет, и мы этот политотдел оскандалим на весь Советский Союз.

Нашу массовую партийную работу зачастую портит фальшивая массовость. Соберут митинг в 2.000 человек, формально проведут его и считают, что провели массовую работу. Или, заходит парторг в комнату отдыха кондукторских бригад, где сидят человек 40, скажет два слова и думает, что провел массовую работу. Это — фальшивая массовость. Подлинная массовость означает — выковать, воспитать в каждой точке — в каждом кондукторском резерве, в каждом депо, на каждом участке — кадр преданных делу партии беспартийных активистов, действительных передовиков, людей, подлинно ведущих за собой массу.

В организации под'ема на транспорте огромную роль должны сыграть профсоюзы. Вредно, когда политотделы заслоняют собой профсоюзы. Если профсоюз плохо работает, то это означает не что иное, как то, что политотдел не умеет работать, не умеет привести в движение все приводные ремни к массам. А профсоюзы — это гигантский приводной ремень от партии к массам. Надо изменить отношение к работникам профсоюзов. К сожалению, большей частью с Дорпрофсожем имеет дело какой-либо из исполнителей аппарата дороги. Надо подымать авторитет, удельный вес профсоюзов, улучшить их работу, помогать им большевистской критикой, бережно относиться к их кадрам.

По существу приходится констатировать, что профорганизации железнодорожников работают неважно. Возьмем к примеру технические экзамены машинистов. Это очень хорошее мероприятие, повышающее квалификацию ведущих работников транспорта, на местах испортили, забюрократизировали. Вместо того, чтобы подойти по-жизненному, пошли по-канцелярски. Берут хорошего машиниста, десятки лет работающего без аварий, устраивают ему теоретический перекрестный экзамен и проваливают. Лучших машинистов бракуют, а тех, у кого хорошо язык подвешен, пропускают. Конечно, некоторые опытные машинисты-практики не сильны в теории, **им надо обязательно подучиться, почитать.** Но для этого надо им дать время, отсрочить экзамен на месяц—другой. Этого не делают, важнейшее мероприятие проводят формально и лишают железные дороги квалифицированных работников. Спрашивается, где были профорганизации, почему они не защитили от бюрократических извращений опытнейших машинистов, старейших членов профсоюзов? Кому, как не профсоюзникам, можно бы помочь нам улучшить систему зарплаты, однако конкретности в этом деле еще мало. Нам придется в ближайшее время построить зарплату так, чтобы рабочий при лучшей работе больше заработал, при худшей — меньше, и профсоюзники должны будут нам помочь в этом.

Важнейшее массовое мероприятие — сталинский призыв ударников-железнодорожников — наши политотделы и профсоюзы проводят неправильно, «по-агитаторски». Много трескотни, показной шумихи, мало углубленной массовой работы, подкрепленной организационно-массовыми хозяйственными мероприятиями, нет проверки взятых обязательств.

Призыв мы назвали именем того, кто сам показывает лучшие образцы сочетания углубленной марксистско-ленинской теории и гениальнейшего организаторства с размахом массово-политической работы, а проводили призыв неумело, выхолостили из него основное содержание. **Сталинский призыв ударников надо поднять на новую ступень.** На данных совещаниях постановкой вопросов о борьбе с крушениями, об ускорении оборота вагонов, о капитальном строительстве мы даем основное направление и содержание в дальнейшем проведении сталинского призыва ударников. Сталинский призыв ударников должен проходить под знаменем борьбы за конкретные показатели борьбы с крушениями, ускорения оборота вагонов, сокращения простоев, улучшения капитального строительства. **Лучшие железнодорожники нашей страны должны показать образцы борьбы за перестройку транспорта по-сталински. (Аплодисменты).**

Борьбу за под'ем транспорта, за перевыполнение плана перевозок должны возглавить коммунисты. Без партийной организации никакого дела, тем более такого важного и сложного, провести нельзя.

Что обеспечивает успех борьбы? Глубокая, принципиальная убежденность коммунистов в правоте своего дела. Активность в борьбе со всеми сопротивляющимися перестройке, мешающими под'ему транспорта. Организованность — чтобы коммунисты действовали не разрозненно, каждый сам по себе, а единым сплоченным коллективом.

Каково сейчас положение в ряде партийных организаций транспорта, в том числе и самого аппарата НКПС? Есть коммунисты, которые кипят в работе, активно борются с недостатками, не хотят мириться с позорной работой транспорта. Таких, к сожалению, еще меньшинство. Есть другая, тоже небольшая группа консерваторов, оппортунистов, которые считают, что работали они до сих пор хорошо, и лучше работать не желают. Когда их критикуешь, они озлобляются и думают про себя: «чего пристаете, лучше работать не можем». Таких оппортунистов надо разоблачать до конца.

И, наконец, большинство, которые искренно хотят лучше работать, но растерялись, лишились силы коммунистического сопротивления бюрократизму и тем самым позволяют бюрократам и оппортунистам безнаказанно срывать выполнение заданий партии.

Задача лучших активистов и политотдельцев — организовать и воодушевить всю партийную организацию, всех рабочих и служащих на борьбу с бюрократическим и оппортунистическим разгильдяйством.

Нам не нужно ложного показа передовитости всех до одного членов парторганизаций, когда под прикрытием трескучих приветствий и клятв оппортунисты продолжают безнаказанно творить свою вредную работу. Крепость партийной организации выковывается в борьбе с антипартийными элементами, в борьбе с примиренчеством и хвостизмом. К сожалению, настоящей воли в борьбе, внутренней убежденности, идейной закалки еще не хватает у значительной части коммунистов-железнодорожников.

Чтобы работать с огоньком, отдавая работе всего себя, коммунист должен иметь идейную зарядку. Этого не понимают некоторые политотдельцы, которые свертывают раз'яснительную работу среди коммунистов, сводят на-нет роль партийных собраний, подменяют собрания распоряжениями парторгов, умаляют роль первичных парторганизаций.

Как некоторые хозяйственники предпочитают лучше отдать виновника аварии под суд, чем поговорить с ним с глазу на глаз, поругать его так, чтобы его всего пронило, так и некоторые коммунисты проголосуют за партийное взыскание, даже за исключение из партии того или иного своего товарища по работе, но избегают поспорить с ним один на один, поругать его за непартийное отношение к делу. Боятся испортить с ним дружеские отношения. А без этого, без честной борьбы каждого коммуниста с людьми, игнорирующими интересы государства, по-настоящему оздоровить транспорт нельзя.

Задача политотделов, несущих не меньшую ответственность, чем начальники дорог и отделений, за работу транспорта, состоит в том, чтобы превратить в активных борцов за под'ем транспорта группу кадровиков, желающих работать, но еще не являющихся сегодня активными борцами.

Пример Донбасса говорит о том, что это можно сделать. Разве в 1932 году мы могли утверждать, что большинство работников Донбасса хотят канцелярско-бюрократически работать? Нет. Они были за партию, за советскую власть. Однако они примирились с невыполнением плана по углю. Разве нет у нас людей, которые хотя и не хотят этого, но примирились с невыполнением плана перевозок? (Голоса: Правильно). Если есть такие люди, как же иначе их характеризовать, как не людей болотистых, безразличных, не радующихся победам и не огорчающихся поражениям. Однако, если по-настоящему поработать, эти люди безусловно могут буквально в кратчайший срок пойти в ногу с передовиками, потому что в основе своей это — советские, наши люди. Им надоело быть в позорном положении, и они будут радоваться, когда к ним придут настоящие большевики и организаторы и скажут: идем и добьемся победы! **(Бурные аплодисменты).**

В работе большинства политотделов дорог имеется та отрицательная черта, что они несколько отгородили железнодорожные партийные организации от местных территориальных парторганизаций. Это глубокая ошибка. Партийная культура территориальных организаций более высокая, и руководящая помощь территориальных организаций партии в постановке партийной работы будет очень плодотворной, точно так же, как и в вопросах улучшения работы дорог в целом.

Опыт работы Донецкого обкома в марте по сокращению времени на погрузку и выгрузку и по ускорению оборота вагонов на Донецкой дороге показывает наглядно, какую большую руководящую помощь могут оказать территориальные организации железным дорогам.

Начальник дороги и начальник политотдела должны теснее связаться с руководителями партийных и советских организаций края, области, республики. Нужно во-время информировать секретарей обкомов и председателей облисполкомов по всем важнейшим вопросам работы железных дорог.

Не сомневаюсь, что края, области, районы, передовые предприятия, колхозы безусловно пойдут на помощь транспорту. От самих железнодорожников, от их командиров и политработников зависит, чтобы эта помощь была действенной, чтобы эта помощь дала возможность в кратчайший срок мобилизовать все резервы погрузки и улучшить работу транспорта.

Мы можем и должны наладить работу железных дорог так, чтобы они работали и хорошо и точно, если не как часы Мозера, то, по крайней мере, как часы нашего Точмеха. **(Общий смех).**

Сейчас железнодорожники получают от партии и правительства максимум внимания, максимум помощи, максимум той теплоты, без которой в наших условиях работать нельзя.

Центральный Комитет нашей партии и наше правительство учитывают слабое звено на каждый данный период и ему уделяют особое внимание. Слабым звеном нашего хозяйства сейчас является транспорт, как это было со всей силой подчеркнуто товарищем Сталиным на XVII с'езде партии, как это подчеркивается Центральным Комитетом каждый день. Поэтому транспорту сейчас уделяется особое внимание и заботливость. Это не может не вселить во всех нас уверенность в победе, что работники транспорта получат такое же одобрение, какое законно получили работники нашей промышленности.

Орджоникидзе. Но в этом зале не раз собирались и мы. **(Смех).**

Каганович. Да, верно, в этом зале и в других местах промышленность не раз подвергалась критике. Но работники промышленности показали образец того, как после критики, не опуская рук, не проливая слез, надо бодро, уверенно бороться за то, чтобы эту критику претворить в жизнь, за то, чтобы слово нашего любимого вождя товарища Сталина сделать делом армии социалистических строителей. **(Аплодисменты).**

Сегодня наступил для железнодорожников день, когда мы можем и должны начать итти в гору. Сегодня наступил день, когда коммунисты должны показать — большевики они или не большевики, беспартийные должны показать — советские ли они люди или не советские. Речам и резолюциям здесь верить не будут, не таков наш Центральный Комитет. Дела, фактов увеличивающейся погрузки, убыстряющегося оборота вагонов, сокращения числа крушений, — ждут от нас партия и страна.

Позвольте же выразить уверенность, что все мы, начиная с высшего командира до рядового железнодорожника, окажемся достойными той повседневной заботливости, которую проявляет к железнодорожному транспорту партия и лично товарищ Сталин. **(Аплодисменты).**

Вместе с миллионами железнодорожников, организуя их, воодушевленные Центральным Комитетом нашей партии, руководимые им и правительством, руководимые товарищем Сталиным мы смело пойдем вперед и победим.

(Бурные, долго не смолкающие аплодисменты. Крики: «Ура! Да здравствует товарищ Сталин!»)

ЗАСЕДАНИЕ СОВЕТА ТРУДА И ОБОРОНЫ

Детальное рассмотрение генеральной сметы и проекта строительства канала Волга—Москва заняло значительную часть вчерашнего заседания Совета Труда и Обороны. Это — одно из колоссальнейших сооружений нашего времени. Строительство на полном ходу. Общий об'ем капитальных работ равен 1,4 миллиарда рублей. На 1 января 1935 года уже вложено 460 млн рублей.

Канал призван решить много вопросов, связанных с дальнейшим развитием и благоустройством столицы. Волжские воды, как известно, через канал пойдут в Москва-реку. Благодаря этому, при росте населения Москвы до 5 миллионов, суточная норма потребления воды на человека будет равна 500 литрам вместо 150 литров теперь. Уровень Москва-реки повысится, она станет доступной волжским кораблям, и ее санитарное состояние радикально улучшится. Возникают проблемы: на какой уровень поднять Москва-реку, из какого размера пароходов надо будет исходить, чтобы перестроить городские мосты, в какой степени для удобства судоходства надо спрямлять излучины реки, которая, как известно, извивается ужом в пределах города, как реконструировать мелководный волжский участок Иваньково—Рыбинск, чтобы верховья Волги соответствовали глубине канала, и т. д.

Все эти вопросы, решающие на много лет вперед развитие столицы, были вчера после доклада главного инженера строительства тов. Жука предметом прений, в которых принимали участие тт. Молотов, Чубарь, Булганин, Ягода, Веденеев, Фомин, Гринько, Пахомов.

СТО предложил Москва-Волгострою Наркомвнудела, который ведет строительство, исходя из представленного им схематического проекта и указаний экспертизы Госплана, закончить разработку к 1 сентября 1935 года полного технического проекта, генеральную смету строительства, план организации производства. Комиссии под председательством тов. Молотова поручено разработать проект постановления о канале Волга—Москва и внести его на утверждение Совнаркома и ЦК партии.

Вторым вопросом СТО рассмотрел и утвердил смету второго бакинского водопровода. Это тоже крупное и довольно оригинальное строительство. Источником водоснабжения являются подземные потоки, питающиеся ледниками и осадками главного Кавказского хребта. Длина водопровода — 174 километра, мощность — 18 млн ведер в сутки. Ныне существующий Шолларский водопровод дает 6 млн ведер в сутки.

И третий вопрос порядка дня был посвящен строительству — рассмотрению акта правительственной комиссии о приемке Горловского азотно-тукового завода. Завод уже работает и за последнее время дает продукцию, превышающую проектную наметку. Но есть еще ряд дефектов в самом производстве, связанных с очисткой коксового газа. Крайне неудовлетворительно положение с жилищным строительством, что является причиной большой текучести кадров. Правительственная комиссия предложила ряд конкретных мероприятий для ликвидации этих ненормальностей.

СТО с некоторыми дополнениями утвердил акт правительственной комиссии.

* * *

Вопрос о перенесении передовой заграничной техники в кожевенно-обувную промышленность рассматривался вчера в связи с сообщением Наркомлегпрома о поездке за границу группы работников кожевенно-обувной промышленности. Выполняя указания Совнаркома, Наркомлегпром взялся за освоение иностранного опыта и техники новых отраслей. Вчера, в частности, рассматривался вопрос о заменителях кожи. В прениях было указано, что Наркомлегпром может добиться больших успехов в области суррогатирования, помня при этом о прочности, удобстве, красоте и гигиене продукции.

Комиссии под председательством тов. Чубаря предложено разработать проект постановления об организации производства различного вида суррогатов кожи и оборудования для этого.

* * *

При рассмотрении хода выполнения постановления СТО от 5 октября 1934 года об олове вчера было констатировано, что за последнее время дело с производством этого металла в основном районе, в Хапчеранге, улучшилось. Разведки тоже дали положительные результаты. Запасы олова увеличиваются.

СТО предложил Наркомтяжпрому увеличить ассигнования и принять все необходимые меры для того, чтобы выполнить план 1935 года.

* * *

Использование энергии ветра имеет колоссальное хозяйственное значение. При помощи ветродвигателей можно в большой степени усилить темпы механизации и электрификации сельского хозяйства, намного сократив расход топлива.

Достаточно указать на то, что каждый двигатель мощностью в 20 лошадиных сил может сэкономить в сельском хозяйстве 7 тонн нефти в год. Спроектированы хорошие модели двигателей, работающих на роликовых подшипниках. Но это чрезвычайно важное мероприятие пока-что слабо внедряется в жизнь. Это дело еще не имеет хозяина.

СТО одобрил предложения тов. Чубаря об усиленном развитии производства ветродвигателей и применении их в сельском хозяйстве.

* * *

Вчера были также приняты постановления о мероприятиях по борьбе с клещом, об изменении размера сборов за погрузку и выгрузку на железнодорожном транспорте и план снабжения топливом в мае 1935 года.

О ЛЬГОТАХ ПО ЗЕРНОПОСТАВКАМ КОЛХОЗАМ, ВЫРАЩИВАЮЩИМ КОНСКИЙ МОЛОДНЯК

ПОСТАНОВЛЕНИЕ КОМИТЕТА ПО ЗАГОТОВКАМ ПРИ СНК СССР И НАРКОМЗЕМА СССР

В соответствии с постановлением пленума ЦК ВКП(б) об освобождении в 1935 г. колхозов, выращивающих конский молодняк, от обязательных зернопоставок по 0,5 гектара посева на каждого выращиваемого в колхозе жеребенка (резолюция пленума ЦК ВКП(б) от 1-го июля 1934 г. «Об улучшении и развитии животноводства», пункт 2-ой раздела 4-го), — Комитет Заготовок при СНК СССР и Наркомзем СССР постановляют:

Установить, что в 1935 году льготы колхозам, выращивающим конский молодняк, предоставляются в отношении молодняка — жеребят рождения 1934 г. по количеству молодняка, выращенного и сохранившегося в колхозах по состоянию на 1-ое июня 1935 г.

В отношении молодняка рождения 1935 г. льготы предоставляются из урожая 1936 г. по количеству голов, сохранившихся на 1-ое апреля 1936 года.

Председатель Комитета по Заготовкам при СНК СССР **И. КЛЕЙНЕР.**

Народный Комиссар Земледелия СССР **М. ЧЕРНОВ.**

Москва, 22 апреля 1935 г.

ПО ОБЛАСТНЫМ ЖУРНАЛАМ

БЕСПЕЧНЫЙ РЕДАКТОР

На Людиновском заводе (Западная область) парторгами крупнейших цехов работали Тарасов и Коршунов. Никому на заводе не казалась странной их склонность к показной шумихе, сверхобычная любовь их к газетной рекламе. Доверчивые людиновские журналисты охотно шли навстречу стремлению к славе Тарасова и Коршунова, рекомендуя их лучшими, инициативными, заботливыми парторгами.

Тарасова и Коршунова ждала, однако, не только районная, но и областная слава. Людиновский корреспондент областной газеты **«Рабочий путь»**, член партии Плавинский решил восхвалить достоинства этих «активистов» в областном масштабе.

Побродив по цехам, налету схватив несколько дутых цифр и подсунутых самими парторгами «фактов», Плавинский разразился хотя и бездарной, но большой и восторженной по тону статьей о «замечательном опыте» Тарасова и Коршунова.

«Здесь, в литейном цехе,—категорически утверждает Плавинский. — **мы имеем лучший опыт работы с каждым коммунистом... В этой парторганизации обращает на себя внимание сам партийный организатор Тарасов».**

Второй «лучший парторг» — Коршунов работал в механосборочном цехе лишь полтора месяца. Плавинский в том же стиле восхищается успешными результатами за столь короткий срок.

Статью эту Плавинский **3 февраля** направил в областной журнал «Партиец».

Не прошло и двух декад, как «внезапно» выяснилось: **Тарасов и Коршунов — матерые контрреволюционеры-троцкисты, маскировавшиеся в течение долгого времени.** Пользуясь ротозейством руководителей районной и заводской парторганизаций, Тарасов и Коршунов почти неприкрыто вели вражескую работу на заводе. С большим опозданием эти контрреволюционеры были разоблачены и **18 февраля** исключены из партии.

20—23 февраля в Смоленске состоялся пленум Западного областного комитета партии. На пленуме секретарь обкома тов. **Шильман, призывая к повышению бдительности,** сообщил, что в людиновской и некоторых других организациях области разоблачены враги партии — троцкисты. К бдительности призывал на том же февральском пленуме и первый секретарь обкома ВКП(б) тов. Румянцев. Обе речи секретарей обкома были опубликованы в областной газете «Рабочий путь» **28 февраля и 3 марта.** Однако...

Однако во втором номере журнала «Партиец», **подписанном к печати 26 марта и вышедшем в свет в апреле,** наряду с упомянутыми уже речами секретарей обкома тт. Румянцева и Шильмана была напечатана во всей красе своей восторженная статья о «лучших парторгах Тарасове и Коршунове». Областной партийный журнал со своих страниц пропагандирует давно уже разоблаченных врагов партии!

Незавидная роль! Но в этой роли редакция журнала «Партиец» не видит ничего плохого. Автор злополучной статьи утверждает, что он еще 19 февраля отправил просьбу не печатать этой статьи, так как об'екты его восторгов исключены из партии как двурушники-троцкисты. Письма этого в редакции «Партийца» не помнят.

Будем на минуту доверчивы: допустим, что предостерегающее письмо Плавинского не дошло до Смоленска или даже не отправлено было из Людинова. Но ведь в районной газете **«Людиновский пролетарий»** мог прочесть редактор «Партийца» тов. Каган **еще в феврале** об исключении из партии Тарасова и Коршунова! Но ведь на пленуме обкома тот же редактор «Партийца» (он же заведующий культпропом обкома) присутствовал и речь тов. Шильмана слушал? Или, если не слушал, то прочел эту речь 3 марта в «Рабочем пути». И уж во всяком случае обязан был прочесть эту речь **у себя в журнале,** до выхода номера.

Видимо, такого обыкновения у редактора журнала «Партиец» нет. Видимо, он не полагает обязательным читать то, что подписывает к печати. Безответственный беспечный редактор!

На-днях, 22 апреля, вышел и разослан подписчикам следующий, третий номер журнала. Редакция и не подумала исправить свою грубую политическую ошибку, хотя поводов для этого было немало уже в апреле. 14-го апреля бюро обкома утвердило постановление об исключении Коршунова и Тарасова из партии. На этом заседании присутствовал и редактор журнала тов. Каган. Казалось бы, вот, наконец, редактор опомнится, хоть и с опозданием исправит допущенную ошибку. Этого не случилось.

В феврале на пленуме Западного обкома первый секретарь обкома тов. Румянцев, между прочим, заметил:

«Есть у меня опасения, что повторяющиеся сейчас слова: «повышение бдительности», «повышение бдительности» как бы не остались только словами».

Слова товарища Румянцева оказались, как видим, пророческими...

ПЕРВАЯ ПОЛУЧКА МОСКОВСКИХ ВРАЧЕЙ ПО НОВЫМ СТАВКАМ

Вчера медицинские работники больницы имени Боткина впервые после решения ЦК и Совнаркома получили заработную плату по новым ставкам. Если прежде средняя ставка врача составляла 259 руб. 94 коп., то теперь она увеличилась до 477 руб., у среднего медицинского персонала она выросла со 140 руб. 80 коп. до 200 руб. 35 коп., у младшего — с 95 руб. 34 коп. до 110 руб. 73 коп. Разница в фонде заработной платы с начислениями по Боткинской больнице составляет в месяц 100.593 руб.

Улучшено питание и обслуживание больных. Для больницы закуплено 50 тысяч метров мануфактуры, 5 тысяч тарелок, ножей, вилок. Выздоравливающие больные доставляются домой в сопровождении медицинской сестры и санитарки на специально приобретенном автобусе. Свои костюмы и белье перед выпиской они получают чистыми и отглаженными. Заканчивается телефонизация больничных корпусов.

Турецкие гости в Москве

23 апреля прибывшая в Москву группа турецких депутатов парламента и журналистов во главе с депутатом Великого Национального Собрания Турции г. Музаффер Гекер была принята зам. народного комиссара по иностранным делам тов. Н. Н. Крестинским. Группа посетила также зав. 1-м Восточным отделом Народного комиссариата по иностранным делам тов. В. М. Цукермана и зав. отделом печати НКИД тов. К. А. Уманского. Гостей представлял турецкий посол в СССР г. Васыф Чинар.

Днем эта группа вместе с прибывшими в Москву турецкими инженерами и студентами-текстильщиками совершила поездку на метро.

Вечером турецкие гости были на опере «Кармен» в Большом театре. (ТАСС).

ИНОСТРАННЫЕ УЧЕНЫЕ И ПЕДАГОГИ В БОЛШЕВСКОЙ ТРУДКОММУНЕ

Чехословацкие педагоги и делегация бельгийских ученых посетили вчера Болшевскую трудкоммуну.

Днем вся группа чехословацких педагогов была принята председателем Всесоюзного общества культурной связи с заграницей тов. А. Я. Аросевым.

Вечером большая часть бельгийской делегации выехала в Ленинград на 3—4 дня. Чехословацкие педагоги выезжают сегодня на Украину. (ТАСС).

ОГРОМНЫЕ ЗАЛЕЖИ МРАМОРА

ТАШКЕНТ, 23 апреля. (Корр. «Правды»). Пустынные, неприветливые горы окаймляют зеленый оазис Зеравшанской долины. Геологическая разведка этих гор дала самые неожиданные результаты. Обнаружены признаки нефти, найдены в нескольких местах угольные пласты, сера, молибден, селитра.

Особый интерес представляют основательно разведанные гигантские залежи мрамора. Запасы его положительно неисчерпаемы. Целые небольшие горные хребты сложены из мрамора. В одном месте мраморные скалы высотой от 200 до 300 метров тянутся на 4 километра. Мрамор — самых разнообразных сортов и оттенков: белый, черный, зеленый, голубоватый, розовый, в полоску. По качеству он не уступает лучшим известным в Советском Союзе и за границей сортам.

ПОДГОТОВКА К ПОД'ЕМУ ФРЕГАТА „ПАЛЛАДА"

ВЛАДИВОСТОК, 23 апреля. (Корр. «Правды»). В Советскую гавань, к месту затонувшего фрегата «Паллада», выехала группа водолазов дальневосточного отделения Экспедиции подводных работ особого назначения (ЭПРОН) под командой тов. Запланова. Водолазы должны обследовать состояние «Паллады». Судя по рассказам и историческим документам, есть две версии о причине, приведшей к затоплению фрегата. По одной — фрегат затоплен кингстонами (задвижки в подводной части судна) неразоруженным, при чем на нем должно быть 44 медных пушки. По другой версии — фрегат затонул от взрыва. Водолазы-эпроновцы обследуют на дне моря, как лежит фрегат, и достанут куски дерева, из которого он построен.

Сейчас в бухте Советская гавань держится еще лед. Когда лед пройдет, водолазы приступят к обследованию. К под'ему «Паллады» эпроновцы приступят после 10 мая.

ПЕШКОМ ИЗ ЛЕНИНГРАДА В ХАБАРОВСК

ЛЕНИНГРАД, 23 апреля. (ТАСС). Первого мая на площади Урицкого будет дан старт команде допризывников-комсомольцев краснознаменного завода «Красная заря», отправляющейся пешком из Ленинграда в Хабаровск.

Расстояние от Ленинграда до Хабаровска участники похода рассчитывают пройти в 147 ходовых дней.

ТИРАЖИ ЗАЙМОВ В МАЕ

10 и 11 мая в г. Ораниенбауме состоится 40-й тираж займа «3-й, решающий год пятилетки», 17—20 мая в Горловке (Донбассе)—1-й и 2-й тиражи займа второй пятилетки (выпуск второго года) и 7-й тираж займа второй пятилетки (выпуск первого года). В Витебске 17—20 мая состоится 18-й тираж займа «Пятилетка в четыре года». (ТАСС).

История одной смерти

(От специального корреспондента «Правды»)

Кузина умерла от родов. Умерла в городе Арзамасе, где есть специальная женская консультация, специальный родильный дом, больница с хирургами и гинекологами. То, что благодаря огромным успехам медицинской науки стало почти невозможным в мало-мальски культурном селе с одним врачом, оказалось возможным в городе, где есть 32 врача.

О предстоящих у Кузиной патологических родах врачам было известно задолго. Гинеколог Доброхотова лечила Кузину два года в связи с опухолью матки и двумя самопроизвольными из-за этого выкидышами, а поперечное положение плода консультация (врач Степанова) определила еще за два месяца до родов. Даже акушерка сделала бы из этого все выводы: больной надо было предложить особый режим, не допускающий никакой физической работы, больную надо было положить в больницу минимум дней за десять до родов.

Это не было сделано. Кузина таскала ведра еще в день начала родов, а в родильный дом ее привезли с явными осложнениями.

Было это 11 января, в 4 с половиной часа дня.

Вызванные в родильный дом по просьбе Кузиной лечившие и наблюдавшие ее врачи Степанова и Доброхотова **отказались явиться.** У Степановой была вечеринка, она спряталась, когда за ней прибежал муж Кузиной. У Доброхотовой — выходной день...

В 11 часов ночи по приглашению заведующей родильным домом доктора Богоявленской пришел местный старейший хирург, врач Сперанский. А за полчаса до его прихода перестало биться сердце ребенка: **он задохся.**

Доктор Сперанский больную не осматривал. Выслушав сообщение Богоявленской, узнав уже к тому времени и об опухоли матки и о двух выкидышах, Сперанский велел ждать. Чего ждать?

Ночь проходит спокойно, — гласит история болезни. В переводе на более понятный язык это означает вот что. В родильном доме лежит женщина с трупом в животе и с выпавшей пуповиной. Труп лежит поперек живота. Родовых схваток нет. Раскрытие — один палец. В матке— опухоль. На что рассчитывают врачи: что мертвый ребенок сам начнет выходить?

Наступает 12 января. Положение без перемен.

Наступает 13 января. Положение без перемен.

Наступает 14 января. Положение без перемен.

Кузина пишет мужу: «Лежу четвертый день с трупом. Почему все отказались от меня? Почему медлят с операцией? Спаси меня!..»

Отчаявшийся муж Кузиной, пропагандист райкома Константин Кузин, хватается за последнее средство: он обращается в Горький, в крайздрав, с просьбой выслать за плату профессора. Арзамасские врачи не возражают.

Проходит еще ночь.

В 6 часов утра приезжает из Горького гинеколог Цирульников. Не профессор, а рядовой врач. Провинциального арзамасского хирурга, опытнейшего техника Сперанского знает весь Горьковский край, а о горьковском «знаменитом» «профессоре» Цирульникове никогда и не слыхали даже в Арзамасе. Но не беда: **теперь есть на кого переложить ответственность...** Теперь можно и операцию делать. Цирульников будет ее делать.

Кузина—на столе в операционной Сперанского: ее перевели в больницу. На «интересный» случай явились почти все врачи города. Приехал Цирульников в 6 утра, операция началась в 6 вечера... Все, как по нотам, все против Кузиной.

Операция проходит **путанно, нервно, грязно.** С малым кесаревым сечением Цирульников не справляется, он явно растерялся. Присутствующий тут же Сперанский ножа у него не отбирает, но и не в силах удержаться и поминутно кричит: «Да куда вы лезете? Да что вы делаете? Не так, не так». Один раз показалось ассистентам, что Цирульников перерезал мочеточник... Обстановка!

Цирульников бросает малое кесарево сечение и переходит на большое, на «лапаротомию» (разрез живота). Делается, наконец, то, что должно было быть сделано **пять дней назад,** когда еще жив был ребенок. Но время потеряно... **Кузина на столе пять часов!**

Известнейший берлинский гинеколог Дедерлейн говорит: кто больше трех часов оперирует в брюшной полости, тот должен быть лишен ножа. Директор Парижской гинекологической факультетской клиники Фор дает на брюшные операции еще меньше — два часа, и то при раке. Кузина погибла от **заражения крови...**

...А две недели спустя в арзамасскую больницу, к доктору Сперанскому привезли другую роженицу — тоже с поперечным положением плода и тоже с отошедшими водами. «Лапаротомия» длилась 45 минут. Жива мать, жив ребенок.

* * *

С тех пор, как погибла Кузина, прошло три месяца, и арзамасская «медицинская ошибка» забыта даже в Арзамасе, а в Горьком о ней и вовсе не знали.

Спокоен крайздрав, спокойна прокуратура, начавшая было следствие. Умершего ведь не оживить.

Допустим, что сейчас дело примет иной оборот. Опросят десяток экспертов, испишут кипу бумаги, выяснят, почему не было судебно-медицинского вскрытия.

Но не это все же занимает сейчас: **самого важного и самого ценного документа прокуратуре не восстановить, не создать.** Мы говорим о документе, из которого видно было бы **отношение арзамасской медицинской общественности к смерти Кузиной.** На «интересную» операцию явились все, а о позорной для врачей смерти Кузиной никто не проронил ни слова!

Бывают ли медицинские ошибки? Бывают, конечно, как и возможны они в других областях. Медицина — наука еще не совершенная. Но как можно было арзамасским врачам, хотя бы в научном порядке, не обсудить трагический случай, как не об'яснить себе происшедшей ошибки! Да и почему бы попутно не вспомнить и о таких «медицинских ошибках», как отказ Доброхотовой и Степановой явиться к больной в самый важный момент, когда еще можно было спасти две жизни?

Вот о чем должны были говорить арзамасские врачи на своем собрании, если бы оно состоялось, если бы они умели говорить правду в лицо.

А. АГРАНОВСКИЙ.

КРАСНОФЛОТЦЫ НА УЧЕБЕ



Ученики-командиры части тов. Рюмина изучают чертежи машины. Слева направо: тт. Ефромов, Трембовицкий, Лушный, Степаненко (ученик Изотова), награжденный орденом Ленина, Снежко, Ветруев и Панасенко. Занятиями руководит тов. Дмитриев.

Фото С. Коршунова.

Поля, отвоеванные у Днепра

КИЕВ, 23 апреля. (Корр. «Правды»). Разлив Днепра в районе, где расположены деревни Своромье, Тарасовичи, Новоселки и Староселье (Киевской области), обычно захватывает поля этих сел. Здесь поэтому до сих пор не сеяли. В этом году впервые колхозники решили засеять эти поля. Когда Днепр разлился и вода грозила залить 1 тыс. гектаров озимых и яровых посевов, колхозники решили: во что бы то ни стало отстоять посевы от воды!

Начали строить дамбу. Буквально все трудоспособное население взялось за работу. Подвозили песок, солому, лозу. 8 суток беспрерывно и самоотверженно работали колхозники, отстаивая свои поля. В итоге создана дамба протяжением в несколько километров, местами высота ее доходит до полутора метров.

На помощь колхозникам областной штаб по борьбе с наводнением отправил два моторных понтона с командой, которая приняла на себя руководство всеми спасательными работами. Напор воды все время удерживался дамбой. Сейчас вода начала спадать.

Памяти знаменитого техника-самоучки

ГОРЬКИЙ, 23 апреля. (Корр. «Правды»). В связи с 200-летием со дня рождения знаменитого механика-самоучки Кулибина (родился 10 апреля по старому стилю 1735 года) горьковский Дом техники водного транспорта организует специальную выставку.

На ней представлено около 100 подлинных документов, чертежей и рисунков Кулибина: подлинный чертеж одноарочного деревянного моста через Неву, зеркальный фонарь, чертежи судна. На выставке показан подлинный экземпляр докладной записки механика Кулибина на имя Александра I, в которой Кулибин предлагает построить через реку Неву изобретенный им железный трехарочный мост. Реестр изобретений механика Кулибина включает 37 «дел». Приводим на выдержку одно из «дел» — № 18:

«Артиллерии поручику Непейцину вместо оторванной на Очаковском штурме пушечным ядром ноги повыше колена сделана нога в виде натуральной из тонкого металла, обложена пробочною коркою и кожею, на коей, лишенной природных, ходить, садиться и вставать не касаясь до нее руками, ибо оная сама в колене и плюсне сгибается и разгибается с природною согласно».

ЭЛЕКТРИФИКАЦИЯ ПЕРМСКОЙ И ЗАКАВКАЗСКОЙ ДОРОГ

Заканчиваются работы по электрификации новых участков Закавказской и Пермской железных дорог.

На Пермской дороге готовится к пробной эксплоатации линия Свердловск—Нижний Тагил—Гороблагодатская протяжением в 194 км. Три подстанции (в Свердловске, Нейво-Рудянской и Сибирке) уже готовы, заканчивается монтаж остальных шести подстанций. На-днях подстанции будут поставлены под напряжение. Контактная сеть на участке готова на 85 проц.

На участке Тифлис—Сталинисы, Закавказской дороги, ведутся последние работы по устройству перехода телефонно-телеграфных линий через электрифицированный путь. С окончанием этих работ откроется нормальное движение электровозов по всему участку. (ТАСС).

О чем забыл Наркомпрос

Двухгодичные учительские институты, готовящие преподавателей для неполной средней школы, имеют исторические отделения.

Разумеется, учитель истории обязан хорошо знать и историю партии. Но по меньшей мере странно, что об этом Наркомпрос РСФСР забывает. В учебных планах Наркомпроса для исторических отделений учительских институтов, утвержденных наркомом тов. Бубновым, история партии отсутствует. Учебные планы отводят 160 часов на историю литературы — и это неплохо, но вот для истории партии не нашли нужным отвести и часа.

Наркомпрос, видимо, полагает, что учителю истории вовсе не обязательно знать историю нашей партии. Какой же, позволительно спросить, это учитель истории, если он не знает истории партии Ленина—Сталина, истории борьбы рабочего класса?!

П. ШАТОХИН.

Заведующий учебной частью Арзамасского учительского института.

Песни о родине

(А. ГИДАШ, «Москва—родина». Государственное издательство художественной литературы, М., 1934 г.).

Через всю творческую биографию Анатолия Гидаша проходит по существу одна тема, волнующая поэта.

Она звучит в его первом сборнике «Венгрия в песнях». К ней возвращается он еще и еще раз в сборнике «Москва—родина». Гидаш любит Венгрию пламенной сыновней любовью. Ей посвящены его лучшие строки, полные гнева и скорби, в стихотворениях «Жду последней битвы», «Отчизна Венгрия моя», «Смерть Яноша Тубойя», «Эва» и др.

Венгерский поэт ищет свою родину в шахтах Венгрии, в тропических лесах, на Гавайских островах. Он восклицает в тоске:

«Беспокойным сердцем ищу тебя, мать!..»

Все эти стихотворения входят в один и тот же тематический цикл песен об интернациональной родине пролетариата, и не случайно Гидаш пришел к своей сегодняшней теме «Москва—родина». На плантациях Явы, в застенках фашизма, на капиталистических фабриках Москва стала символом борьбы и победы. Лишь в Москве — мировом пролетарском центре — обрел поэт свою родину.

И эту величественную интернациональную любовь трудящихся всего мира к своей родине, к своей столице выразил в стихах «Москва мне стала городом родным» венгерский революционер и поэт Анатолий Гидаш. В стихотворении «Песнь о молодости» он восклицает:

«Гордиться родиной такой
Случалось ли кому?
Все чаши знанья, как цветы,
Раскрыты здесь уму».

Тема о нашей родине — источник величественного поэтического вдохновения, большого поэтического замысла.

Нужно так писать о революции, о борьбе, о гневе и радости, чтобы вызвать в читателе самые сокровенные чувства, чтобы он стал соучастником художественного творчества, поэтического вдохновения.

Гидаш — несомненный поэт с ярко выраженной индивидуальностью.

Не рифмованная проза, а поэтическая речь предстает перед читателем в рецензируемой книжке. Не случайно изрядное количество стихов Гидаша переложено на музыку.

Творческий рост Анатолия Гидаша идет по пути освобождения от риторического штампа, от некоторой холодноватости и одноцветности стиха. Но Гидашу еще необходимо много работать над собой.

Совсем плохо звучат стихи:

«Потопом кризиса земля размыта.
Растет он беспрерывно. Пусть
есть классовый удел труда везде на свете,
одна стоит скала —
победоносный кряж, Союз Советов».
(Вступление к поэме «Герой нашего времени»).

Таких непоэтических стихов еще немало встречается и в сборнике «Москва—родина».

Несколько слов о переводе.

У нас имеются классические образцы переводов западно-европейской поэзии Пушкиным, Тютчевым и Жуковским. К сожалению, наши переводчики не всегда выполняют основные правила поэтического перевода.

Так, например, мы с удивлением читаем: «ссыпались года», а в подлиннике написано: «ссыпался песок годов».

Или в «Песне о молодой стране» Гидаш пишет:

«Меня пронизывает молния,
Если хожу по Арбату,
Почти слышу песни,
Песни ударников под землей».

А Кочетков спокойно переводит:

«Сквозь нас летит
Электротоков рой,
Чуть внятный гул
струится
вдоль Арбата,
Внизу поют
ударники метро».

Здесь не только нарушен ритм, но и искажены образы поэта.

Нам думается, что следует всерьез заняться качеством переводов.

О. ВОЙТИНСКАЯ.

ПО СЛЕДАМ МАТЕРИАЛОВ «ПРАВДЫ»

«СРЕДИ БЕЛА ДНЯ»

В связи с фельетоном Г. Рыклина «Среди бела дня», опубликованного в «Правде» 19 апреля с. г., бюро Сокольнического райкома ВКП(б) постановило:

1. Управляющего районным трестом нежилых домов Муращева, члена партии с 1920 г., как организатора хулиганского выселения, грубо нарушившего революционную законность, из партии исключить и с работы управляющего райнежилтреста снять.

2. Бурмистрову, члену партии с 1930 г., за замалчивание факта безобразного выселения об'явить выговор.

3. Принять к сведению заявление городского прокурора тов. Филиппова, что им наложено административное взыскание на помощника районного прокурора Святкина за формально-бюрократическое отношение к заявлению директора института тов. Лемшина.

4. Принять к сведению заявление начальника районной милиции тов. Александрова о привлечении к уголовной ответственности Муращева, Александрова, Хлестопупо.

«ЛЮБОВЬ ПО АНКЕТЕ»

В «Правде» 7 марта был помещен фельетон под заголовком «Любовь по анкете». Секретарь луганского горкома КП(б)У сообщил редакции, что факты подтвердились. Заведующему отделом здравоохранения Соловскому за отсутствие руководства и контроля над работой музея санитарной культуры об'явлен выговор.

Предложено снять с работы заведующего музеем Феллинзата и наложить на него административное взыскание.

Городскому отделу НКВД предложено в 5-дневный срок оборудовать помещение загса.

Горком постановил довести до сведения обкома и ЦК КП(б)У о том, что такие же анкеты распространяются и в одесском загсе.

ВЫСТАВКА МАСТЕРОВ СОВЕТСКОГО ФОТОИСКУССТВА

Наиболее резкий под'ем советского фотоискусства относится к последним годам, когда фотография была призвана служить, прежде всего через печать, делу развернутого социалистического наступления. Это потребовало от фотографии выразительного языка, впечатляющей образной силы, вообще художественного снимка, форма которого была бы достойна его тематики.

И фотография сумела ответить на это требование. Произведения нашего фотоискусства доказали, что высокохудожественный снимок способен носить на себе не менее яркую печать мыслей и чувств своего автора, чем произведение любого из изобразительных искусств; что этот снимок способен в такой же, а подчас и в большей мере воздействовать на зрителя, передавая ему свою идейно-эмоциональную зарядку.

Именно поэтому большого внимания заслуживает предстоящий показ художественного лица советской фотографии на открывающейся сегодня в выставочном зале «Всекохудожника» (Кузнецкий Мост, 11) «Выставке мастеров советского фотоискусства».

На иностранных фотовыставках и в салонах работники печати — «фоторепортеры» не участвуют. Тематика этих салонов,—если можно в применении к ним говорить о «тематике»,—это пейзаж, портрет, «натюр-морт», интимный быт.

Тематика нашей выставки широка, как широка, многообразна и полнокровна наша социалистическая действительность. Тут можно найти не только блестящие по мастерству ландшафты и портреты (работы Н. Андреева, А. Штеренберга, А. Гринберга достаточно известны и за пределами Советского Союза), но и превосходные образцы усложненной техники—бромойля (И. Бохонов), цветной фотографии (В. Улитин) и т. д.

Но наиболее яркие, надолго впечатляющие фотокартины — это те, которые широко используются на страницах наших газет и журналов. С огромной силой раскрывается в них чудесное лицо нашей родины, во всех уголках которой массы творят дело социализма. В работах А. Шайхета, Д. Дебабова, А. Скурихина, А. Родченко, М. Прехнера, М. Альперта, М. Маркова, Г. Петрусова и других выступает наш сегодняшний, живой, полнокровный и реальный советский человек, строитель социализма и творец новых ценностей. Здесь мы видим и наши домны и санатории, шахты и стадионы, поля и детские сады, кишлаки и ледоколы. Документальная — в лучшем смысле этого слова — сила фотографии, метко направленная в руках подвижных и чутких художников, превращает выставку в мероприятие огромной общественно-политической ценности.

Между художниками фоторепортажа и фотохудожниками старой школы еще заметно тематическое разграничение. Однако тематика социалистической действительности все прочнее внедряется в творчество всех значительных мастеров.

В. И. Ленин, диктуя в январе 1922 года директиву Наркомпросу о развитии кинематографии, указал, что необходимо показывать не только кино, но и интересные для пропаганды фотографии с соответствующими надписями. В противовес упадочному искусству буржуазного Запада, блуждающему в обманчивых сумерках «чистого искусства», советская фотография открыто стремится к созданию снимков, «интересных для пропаганды», ставя себя в один ряд с партийным искусством литературы, кинематографии, живописи, театра. И, подобно этим братским искусствам, фотография отвергает нехудожественную тенденциозность, грубую агитформу, пошлость поверхностной крикливости. Перед нею стоит задача — и полная возможность! — создания больших, полноценных форм большого, высококачественного искусства. Путь к этому известен, и намечен: это стиль социалистического реализма.

Фотоискусство уже вышло на этот путь в напряженной борьбе с враждебными, чуждыми влияниями, которые еще, однако, полностью не преодолены. С одной стороны, пережиток буржуазной аполитичности, формализм влечет некоторых художников (и не только старой школы!) к пренебрежению идейно-тематической стороной творчества; эти стилистические влияния проскальзывают и на данной выставке. С другой стороны, живы еще приемы натуралистической, безыдейной фотографии.

Борьба с формализмом и натурализмом, этими буржуазными близнецами, есть условие дальнейшего развития советского фотоискусства.

«Выставка мастеров фотоискусства» отражает глубокие процессы роста, творческого и политического, происходящие в недрах советской фотографии, но она же напоминает о ее трудностях и слабостях.

В Москве не было фотографических выставок в течение семи лет. Вряд ли это способствует подъему творческой деятельности фотохудожников! Многим ведущим мастерам фотоискусства не создано производственных условий для плодотворной работы и роста. Низкое качество и нехватка фотоматериалов, аппаратуры, принадлежностей стесняют творческую работу художников.

Явно неудовлетворительно руководство рабочим и колхозным фотолюбительством. Последнее еще острее, чем профессионалы-фотографы, ощущает необеспеченность доброкачественными фотоматериалами; ВЦСПС и профсоюзы не уделяют фотосамодеятельности никакого внимания; литературы и журналов для фотолюбителей на рынке нет; а ведь в стране уже 500.000 фотоаппаратов на руках!

Фотография в советской школе совершенно не привита, хотя она может сыграть немалую роль и в учебе и в воспитании детей.

Основной счет должен быть пред'явлен ГУКФ — Главному управлению кино-фотопромышленности, тому государственному центру, на котором лежит ответственность за развитие фотодела в нашей стране. Есть над чем поработать и новому профсоюзу кино-фоторабогников.

Надо сделать все необходимое, чтобы фотографическое искусство стало тем, чем оно должно быть: искусством миллионов.

Л. МЕЖЕРИЧЕР.
М. ГРИНБЕРГ.
Г. БОЛТЯНСКИЙ.

Обзор буржуазной печати

I. „УЯЗВИМОСТЬ ВЕЛИКОБРИТАНИИ“

В английском журнале «Нейшионел ревью» помещена статья «Уязвимость Великобритании». Автор статьи, некий «офицер штаба», подчеркивая, что «сделанное в июле этого года заявление Болдуина — «английские границы находятся на Рейне» — совершенно правильно», подробно останавливается на вопросах противовоздушной обороны Англии.

Автор статьи указывает, что скорость бомбардировщиков и вес поднимаемых ими бомб увеличились по сравнению с 1918 г. в два раза. Не только Лондон, но и вся территория Британских островов в настоящее время оказывается доступной для неприятельской авиации, имеющей базу в Рейнской области. За эти годы увеличились и средства воздушной обороны: скорость и вооружение истребителей, эффективность и организованность «пассивной обороны».

«Командиру эскадрильи истребителей нужно 20 минут, чтобы собрать людей, вывести машины и подняться в воздух. За это время неприятельские бомбардировщики уже покроют около 60 миль. Опыт показывает, что гражданскому населению необходимо минимум 20 минут, чтобы укрыться в безопасном месте... А свет должен быть потушен за полчаса до начала атаки (когда противник находится на расстоянии 90 миль). Эти цифры свидетельствуют о том, что защита юга, юго-востока Англии, в особенности же — и это важнее всего — Лондона, не располагает достаточным временем».

Дальнейший рост скорости бомбардировщиков делает необходимым размещать разведывательные самолеты на все большем расстоянии от защищаемого пункта. Но, может быть, Англия, располагающая кораблями для наблюдения на море, имеет серьезное преимущество по сравнению с континентальными странами? Автор статьи указывает, что размещение наблюдательных постов на море представляет большие трудности, плавание ряда кораблей на 90 миль от берега требует большого числа людей и материальных единиц. Опыт показал, что такая оборона ночью не достигает цели.

«Но если бы такая схема обороны и была возможна технически, то тактически она оказалась бы недействительной для бомбардировщиков, которые, поднявшись на Рейне, пролетели бы только 20 или около этого миль над морем, добираясь до южных или же восточных берегов Англии».

Автор статьи подчеркивает, что, таким образом, воздушная оборона требует, чтобы английские наблюдательные пункты были расположены уже на континенте — на французской, бельгийской и голландской территории. За этой первой линией следовало бы поместить вторую линию наблюдателей, которая могла бы проверить, в каком направлении летят неприятельские самолеты.

«Чтобы британская территория была абсолютно гарантирована от налета авиационных эскадрилий, необходимо, чтобы они были полностью перехвачены еще до того, как достигнут берегов Англии... Этого можно добиться только в том случае, если защищающие Великобританию самолеты смогут использовать аэродромы Франции, Бельгии и Голландии. Это позволит британским силам развернуться и сбить неприятельские самолеты еще до того, как они достигнут английских берегов».

Общий вывод, к которому приходит автор, заключается в том, что одним усилением своего воздушного флота Англия не сможет предотвратить серьезной опасности германских налетов. Имеющихся у Германии тяжелых самолетов достаточно, чтобы сбросить над Лондоном 600 тонн взрывчатых веществ через 2 часа после того, как самолеты вылетят из Рейнской области. Наличие *военно-морского флота не имеет* решающего значения для защиты берегов Англии от воздушных налетов. Разрешение вопроса о противовоздушной обороне лежит в непосредственном сотрудничестве с континентальными странами. Для безопасности Великобритании необходимо тесное сотрудничество с Францией, Бельгией и Голландией...

«Интересы Великобритании требуют, чтобы ее правительство пришло к необходимому соглашению с континентальными странами».

—о—

II. СОСТОЯНИЕ ВООРУЖЕННЫХ СИЛ ФРАНЦИИ

Парижская газета «Тан» начала печатать серию статей известного военного специалиста генерала Баратье о состоянии вооруженных сил Франции. В вводной статье, напечатанной в «Тан» от 19 апреля, Баратье пишет:

«Неудовлетворительность общей организации нашей национальной обороны перед лицом вооружившейся Германии не вызывает теперь никаких сомнений...

Мы знаем теперь, что Германия может в чрезвычайно короткий срок поставить под ружье армию, которая не уступит по своей численности и своему качеству ее армии 1914 года.

Мы знаем также, что эти массы будут вооружены новейшей военной техникой и что период напряжения, который будет предшествовать их вступлению в действие, будет, по меньшей мере, чрезвычайно кратким».

Отметив, что французское правительство приняло за последнее время ряд мер по усилению численного состава армии и ее снаряжения, Баратье напоминает, что, несмотря на все это, нынешние кадры германской армии вдвое превосходят кадры Франции.

«Нужно ли из этого сделать вывод, — спрашивает генерал, — что нам следует стремиться к абсолютному численному равенству с Германией? Об этом думать не приходится. Хотя у нас в 1914 г. и существовала трехлетняя военная служба, нам удалось выставить на северо-восточном фронте силы, равные германским, только после того, как в действие вступили русские, бельгийские и британские войска.

Завтра, как и вчера, союзы представляют для нас абсолютную необходимость».

ТИПЫ „III ИМПЕРИИ“

Зарисовка германского художника Отто Мюллера.



Члены «Совета доверия».

Статья Пертинакса о франко-советских отношениях

ПАРИЖ, 23 апреля. (ТАСС). Пертинакс в «Эко де Пари» выступает с обширной статьей, в которой доказывает, что единственную серьезную гарантию своей безопасности Франция может найти только в соглашении с Советским Союзом.

«Конференция в Стрезе, — пишет он, — **показала нам, что англо-франко-итальянская группа не может выступить в качестве действительной силы. Англия попрежнему не хочет принимать на себя обязательств на континенте... Макдональд и Саймон согласны подтвердить локарнские обязательства Англии. Однако локарнский договор опережен событиями, и если бы Англии пришлось выполнить свой долг гаранта, она могла бы послать через Ламанш только одну дивизию. Английский арбитр бессилен и нерешителен.**

Может быть, через несколько месяцев Англия согласится заключить двусторонний воздушный договор. В настоящее время этого пока нет. Английское министерство иностранных дел в лице своих наиболее смелых и компетентных представителей советует нам заключить договор с Советским Союзом и с Италией. Англия представляет собою бюро по регистрации и моральному одобрению. Этим не следует пренебрегать, но этого недостаточно, а время не терпит. Англия, быть может, будет участвовать в сражении, но она не окажет содействия, чтобы предупредить его».

Пертинакс, далее, указывает, что Лига наций неспособна дать других гарантий против агрессора, кроме морального осуждения. На последней сессии Совета Лиги наций, заявляет он, большинство ораторов думало не столько об осуждении Германии, сколько о том, чтобы сохранить возможность переговоров с ней.

«В этих условиях, — пишет Пертинакс, — **единственной серьезной гарантией является система двусторонних договоров о взаимной поддержке: между Францией и Советским Союзом, Советским Союзом и Чехословакией, Францией и Италией, Италией и Малой Антантой, Италией и Балканской Антантой. Реализация этой системы зависит от заключения франко-советского договора, ибо, если он не будет заключен, вся система рухнет, потому что Малая Антанта не вступит в нее, если предварительно она не будет иметь поддержки Франции и Советского Союза».**

«Если эти две страны не вступят в соглашение, — заявляет далее Пертинакс, — **Малая Антанта заявит, что осуществление всей системы невозможно. В настоящий момент необходимо, чтобы какой-то посредник действовал между Римом, с одной стороны, и между Прагой, Бухарестом и Белградом — с другой, для того, чтобы преодолеть предубеждения и уладить затруднения.**

В нормальных условиях эту роль должен был бы играть Лаваль, но в виду его колебаний, в виду его неверности данному слову, доказательства чему он дал в Стрезе, предложив без участия непосредственно заинтересованных стран ревизию военных статей мирных договоров, заключенных в Сен-Жермене, Трианоне и в Нейи, — Лаваль, вероятно, скомпрометирован и потерял всякий авторитет и доверие».

В заключение Пертинакс пишет:

«Итак, что же нам остается? Оставить Гитлеру свободу действий в отношении Советского Союза и на Дунае в ожидании еще более ужасного нападения Германии на рейнские границы? В конце концов можно предположить, что Лаваль посредством метода исключения других путей стремится именно к этой развязке. Что бы там ни было, он часто ведет себя так, как если бы он не имел в голове других планов».

„Репюблик“ против проволочек

ПАРИЖ, 23 апреля. (ТАСС). «Репюблик» помещает передовую по поводу перерыва франко-советских переговоров.

Газета пишет, что будущий франко-советский договор должен содержать условие о немедленном взаимном оказании помощи против агрессора, ибо страна, подвергшаяся нападению, не может ждать, пока Совет Лиги наций вынесет свои рекомендации.

В заключение газета, касаясь разногласий, возникших между Францией и Советским Союзом при обсуждении договора, пишет:

«Всем понятно, если оба правительства взвешивают свои слова, проявляют требовательность, с одной стороны, и осмотрительность — с другой. Однако не следует, чтобы долгие проволочки дали Германии ощущение, будто бы Франция и Советский Союз не могут притти к соглашению. Не буква пакта, а твердость духа участников пакта заставит агрессора остановиться. Для дела мира важно, чтобы Франция и Советский Союз дали всему миру ощущение, что они имеют общую и непоколебимую волю предупредить и подавить всякую угрозу войны».

Германская печать о перерыве во франко-советских переговорах

БЕРЛИН, 23 апреля. (ТАСС). Все вечерние газеты помещают на видном месте сообщения из Москвы и Парижа о перерыве в советско-французских переговорах. Газеты пока воздерживаются от комментариев, но в заголовках достаточно ярко отражается явное удовлетворение, вызванное в Берлине этими сообщениями. Парижские корреспонденты германских газет сопровождают сообщения о перерыве в переговорах подробным изложением антисоветских статей газет «Жур» и «Журналь», стараясь создать впечатление, будто эти антисоветские установки некоторых кругов Франции начинают брать верх.

Одновременно вся германская печать с явной нервозностью выступает против опубликованного бывшим министром Ламуре в «Бурбонне репюбликен» разоблачения о содержании тайного германо-польского договора. Газеты при этом пытаются утверждать, будто эти разоблачения являются «измышлением советских газет» и переданы во французскую печать из Москвы.

Американская печать о франко-советских переговорах

НЬЮ-ЙОРК, 23 апреля. (ТАСС). Комментируя сообщения о перерыве франко-советских переговоров, «Вашингтон стар» пишет, *что это, к сожалению, будет содействовать* усилению непримиримости национал-социалистской Германии, отказывающейся участвовать в коллективных мероприятиях, имеющих целью сохранение мира.

«Балтимор сен» пишет, что, по мнению многих, Франция должна либо заключить союз с СССР, либо *согласиться на гегемонию Германии. Тем не менее, Германия,* по словам газеты, очевидно, может надеяться на разногласия между державами и в меньшей степени может считаться с действительным военным союзом между Францией и СССР.

Разрушения на Формозе

ПОГИБЛО 3.152 ЧЕЛОВЕКА

(По телеграфу от шанхайского корреспондента «Правды»)

ШАНХАЙ, 23 апреля. По последним сообщениям из Тайхоку, во время землетрясения на Формозе погибло **3.152 человека.** Число тяжело раненых составляет 8.991. Кроме того, есть множество легко раненых. 37.479 домов разрушено, в том числе 14.871 — полностью.

Жители районов Синцику и Тайцю на Формозе провели ночь под открытым небом. В 3 часа утра произошел новый сильный подземный толчок. Вчера толчки возобновлялись почти регулярно каждый час.

В общем от землетрясения пострадал район в 5.000 квадратных километров. Губернатор Формозы Накагава заявил, что для восстановления разрушенного хозяйства потребуется не менее 16 млн иен.

Как сообщает агентство Рейтера, от землетрясения в той или другой степени пострадало в общей сложности **250.000 человек.** Но и эта цифра преуменьшена.

Телеграфное сообщение прервано на всем острове.

По данным воздушной разведки, землетрясением разрушен район от города Синцику на севере до Тайцю на юге и от западного побережья до гор.

По сообщению агентства «Ренго», «в Тайхоку и Тайнане войска стоят наготове на случай беспорядков. Произведено много арестов».

Командующий британской эскадрой в китайских водах адмирал Дрейер передал морскому министру Японии через британского морского атташе в Токио предложение о помощи.

Японские власти отклонили предложение, заявив, что они в нем «не нуждаются». Точно так же было отклонено аналогичное предложение, сделанное командующим азиатской эскадрой США адмиралом Эпхемом. Японцы ответили американцам, что «помощь со стороны им не нужна».

Гартман.

Подготовка к 1 мая за рубежом

В 12 РАЙОНАХ ФРАНЦИИ — ДЕМОНСТРАЦИИ ЕДИНОГО ФРОНТА

ПАРИЖ, 22 апреля. (ТАСС). По сообщению «Юманите», согласительный комитет коммунистической и социалистической партий департамента Буш-дю-Рон заключил соглашение о совместном проведении 1-го мая.

В связи с этим коммунистическая и социалистическая партии решили выпустить совместно первомайское воззвание и организовать в Марселе об'единенную демонстрацию.

Одновременно газета сообщает, что в 12 промышленных районах Франции унитарные (революционные) и реформистские профсоюзы договорились о совместном проведении первомайских демонстраций и собраний, в частности в Марселе, Дуэ, Сент-Этьенне, Меце, Кольмаре, Мюльгаузене, Гедвиллере, Тулузе, Романе, Бельфоре, Труа, в Алжире и в других пунктах.

Переговоры о совместном проведении первого мая ведутся также в департаментах Од, Эро, в Восточных Пиринеях.

—о—

ШВЕЙЦАРСКАЯ КОМПАРТИЯ ПРЕДЛАГАЕТ СОВМЕСТНЫЕ ВЫСТУПЛЕНИЯ

ВЕНА, 22 апреля. (ТАСС). По сообщению «Базлер форвертс», на ряде предприятий в различных городах Швейцарии рабочими приняты решения организовать первомайские демонстрации единым фронтом.

Местная организация швейцарской социал-демократической партии в Базеле значительным большинством голосов постановила одобрить предложение швейцарской коммунистической партии об устройстве совместной первомайской демонстрации. Решение базельской организации социал-демократической партии о совместных действиях с коммунистической партией было принято, вопреки саботажу социал-демократических лидеров.

ПОДГОТОВИТЕЛЬНЫЕ КОНФЕРЕНЦИИ В США

НЬЮ-ЙОРК, 22 апреля. (ТАСС). Революционные рабочие организации развернули энергичную подготовку к первомайским демонстрациям.

Подготовительные конференции, состоявшиеся во многих городах США, свидетельствуют о росте единого фронта. На конференции в Чикаго присутствовали делегаты, представляющие 471 рабочую организацию, включая 25 отделений профсоюзов, примыкающих к Американской федерации труда. В Такома (штат Вашингтон) и некоторых других городах местные организации социалистической партии присоединились к единому фронту, вопреки противодействию лидеров этой партии.

С целью расширения единого фронта Центральный комитет коммунистической партии США направил руководству Американской федерации труда и Центральному комитету социалистической партии письма, в которых призывает к совместным действиям против фашизма и опасности новой империалистической войны.

Центральный орган коммунистической партии США «Дейли уоркер» выпустит специальный первомайский номер в количестве свыше 300 тыс. экземпляров.

ПЕРВОМАЙСКАЯ ДЕЛЕГАЦИЯ АМЕРИКАНСКИХ РАБОЧИХ В СССР

НЬЮ-ЙОРК, 22 апреля. (ТАСС). Для присутствия на первомайских торжествах в СССР избрана делегация в составе 12 американских рабочих и фермеров.

В делегацию входят 2 пенсильванских горняка — Вильям Берок и Адам Чеда, рабочий сталелитейного завода Мак Карти, нью-йоркский типограф негр Клайд Филлипс, фермер из штата Мичиган — Райт и др. Среди делегатов — 5 членов социалистической партии.

—о—

АРЕСТЫ В БУДАПЕШТЕ

ЛОНДОН, 23 апреля. (ТАСС). По сообщению агентства Рейтера из Будапешта (Венгрия), там арестовано 70 человек, в том числе много женщин.

Арестованные обвиняются в принадлежности к компартии и в подготовке первомайских демонстраций. У арестованных якобы найден печатный станок и отпечатанные воззвания.

Антифашистские выступления в Бельгии

ПАРИЖ, 23 апреля. (ТАСС). Орган бельгийской компартии «Драпо руж» сообщает о новых антифашистских выступлениях бельгийских трудящихся.

В ответ на попытку фашистов созвать в Шателе (провинция Эно) митинг рабочие по призыву компартии организовали антифашистскую демонстрацию. Демонстранты направились к зданию, где должен был состояться фашистский митинг, проникли в здание и сорвали митинг.

Затем состоялся рабочий митинг, который прошел под знаком борьбы против фашизма. На митинге выступали представители коммунистической партии и комсомола, а также члены социалистического союза молодежи.

Аналогичное выступление имело место в Базекле. Коммунистические и социалистические рабочие заняли улицу, на которой был организован фашистский митинг, и обратили фашистов в бегство.

«Драпо руж» опубликовал воззвание работников умственного труда Бельгии, призывающее к борьбе против наступления фашизма.

В воззвании говорится, что представители интеллигенции решили создать Комитет бдительности антифашистских работников умственного труда.

К воззванию присоединились виднейшие ученые Бельгии, в частности профессора Вермелен, Верлен, Бриан, Аллер, Ван ден Дунген и др.

Бои китайской красной армии в Сычуани

ТОКИО, 22 апреля. (ТАСС). Кантонский корреспондент агентства «Симбун ренго» сообщает о большом сражении, которое происходит между частями китайской красной армии под командованием Су Сян-цзяна и нанкинскими войсками близ городов Цзян Ю и Чжунба.



Одновременно красная армия ведет бой близ Чэнду (столица провинции Сычуань). В район Чэнду отправлены новые подкрепления нанкинских войск. На Миньяна (север провинции Сычуань) отправлены 4 бригады. Кроме того, отправлены войска из Гуйчжоу (юг провинции Сычуань).

«Симбун ренго» сообщает, что Чан Кай-ши в ближайшие дни выедет из Гуйяна (столица провинции Гуйчжоу) в Чэнду для личного руководства операциями нанкинских войск в Сычуани.

—•—

ЛЮДОЕДСТВО В ГОЛОДАЮЩИХ РАЙОНАХ КИТАЯ

ШАНХАЙ, 22 апреля. (ТАСС). По сообщению газеты «Норт Чайна стар», в пораженных голодом районах Северной Хунани происходят случаи людоедства. Газета рассказывает о детях, питающихся трупами своих умерших от голода родителей.

Газета «Манчжурия дейли ньюс» пишет, что, по официальным данным, в провинции Хунань умерло от голода свыше 110.000 человек.

—•—

Землетрясение в Иране

ТЕГЕРАН, 22 апреля. (ТАСС). Начавшееся 12 апреля землетрясение на южном побережье Каспийского моря все еще не окончилось.

По сообщению печати, в большом прибрежном селении Суледе в течение всего этого времени толчки происходили по нескольку раз в день. Разрушено много зданий. Население района, охваченного землетрясением, круглые сутки проводит под открытым небом. Есть человеческие жертвы. Подземные толчки и колебания почвы ощущаются также в городах Амол, Бабол, Сари, Бендергназ и Зибар. От землетрясения сильно пострадала текстильная фабрика в городе Шахи.

ПАРИЖ, 23 апреля. (ТАСС). По сообщению агентства Гаваса из Тегерана, в результате происшедшего землетрясения в Иране, по предварительным сведениям, насчитывается 483 убитых.

—•—

НЕСЧАСТНЫЙ СЛУЧАЙ С ЧЛЕНАМИ СОВЕТСКОЙ АВИАЦИОННОЙ КОМИССИИ В США

НЬЮ-ЙОРК, 23 апреля. (ТАСС). Во время автомобильной катастрофы ранены 3 члена советской авиационной комиссии, находящейся в настоящее время в США. Ранены заместитель начальника ЦАГИ по научно-исследовательской части проф. Некрасов и инженеры Григорий Башкиров и Адольф Аузан. Шофер Водиек — американец — убит.

РАБОЧИЕ КОНФЕРЕНЦИИ В ЛОНДОНЕ

ЗА ЕДИНЫЙ ФРОНТ, ПРОТИВ «ЧЕРНОГО ЦИРКУЛЯРА»

(По телеграфу от лондонского корреспондента «Правды»)

ЛОНДОН, 23 апреля. В последние дни состоялось несколько конференций профсоюзных, кооперативных и социал-реформистских организаций. Эти конференции представляют определенный интерес, отражая характерную для настоящего этапа английского рабочего движения черту — нарастание революционного протеста масс и торможение этого процесса реформистскими лидерами.

Особенно показательна в этом отношении конференция союза торговых рабочих и служащих в Лондоне. Несмотря на сопротивление руководства, конференция *подавляющих большинством голосов постановила* присоединиться к революционному антивоенному движению. Защищавший соответствующую резолюцию делегат от города Лидса указал, что это решение «создает платформу, на основе которой можно будет даже после об'явления войны оказать отпор поджигателям войны».

Конференция приняла также резолюцию, осуждающую известный «черный циркуляр» генсовета конгресса тред-юнионов, запрещающий избирать коммунистов на профсоюзные посты. Была выдвинута также резолюция, предлагавшая потребовать от генсовета и от лейбористской партии пересмотра их отказа от единого фронта с компартией. Руководству удалось добиться отклонения этой резолюции 81.015 голосами против 25.302.

Родственный вышеуказанному союзу профсоюз приказчиков провел свою конференцию в Манчестере. Ряд делегатов остановился на тяжелых условиях труда приказчиков.

На конференции кооператоров в Саутпорте была принята единогласно резолюция в защиту тов. Тельмана. Делегат от Биркенхеда заявил, что «Тельман стал символом антифашистского движения».

Майорский.

—•—

КОНФЕРЕНЦИЯ АНГЛИЙСКОЙ НЕЗАВИСИМОЙ РАБОЧЕЙ ПАРТИИ

ЛОНДОН, 21 апреля. (ТАСС). На конференции независимой рабочей партии, открывшейся в Дерби, выступил лидер партии Мэкстон, который заявил, что недалеко то время, когда в Англии возникнет новая рабочая партия. Нынешняя «рабочая партия», заявил Мэкстон, становится все более реакционной. Широкие массы английских рабочих обращают свои взоры на независимую рабочую партию и коммунистическую партию.

Вслед за Мэкстоном выступил присутствующий на конференции от коммунистической партии Гарри Поллит.

Проект резолюции, составленной исполкомом независимой рабочей партии, вновь подтверждает отрицательное отношение к какому бы то ни было присоединению партии к Коммунистическому Интернационалу.

ЛОНДОН, 22 апреля. (ТАСС). Вчера на конференции независимой рабочей партии выступал Мак Говерн, произнесший клеветническую речь против английской компартии. Выступление Мак Говерна вызвало ряд протестов, в связи с чем Мэкстон поспешил заявить, *что Мак Говерн выражает* только свои личные взгляды. Когда с отповедью Мак Говерну выступил Эдвардс, представитель ланкаширской организации, заявивший, что выпады Мак Говерна против коммунистической партии не оправданы, Мэкстон лишил Эдвардса слова.

Конференция приняла также резолюцию, в которой заявляется, что юношеская организация НРП (принявшая решение присоединиться к КИМ) должна подчиниться руководству НРП.

Прием в честь советских артистов в Турции

АНКАРА, 23 апреля. (ТАСС). Вчера временно исполняющим обязанности министра иностранных дел Шюкрю Кая был устроен прием в честь гастролирующего в Анкаре ансамбля советских артистов.

На приеме присутствовали: президент Турции Кемаль Ататюрк, члены полпредства СССР во главе с полпредом СССР в Турции тов. Караханом, члены правительства и ряд видных государственных деятелей Турции.

Длительные беседы Ататюрка с тов. Караханом и советскими гостями носили исключительно дружественный и радушный характер. Советские артисты по просьбе Ататюрка исполнили несколько вокальных и музыкальных номеров.

Вчера вечером состоялся в Народном доме большой концерт ансамбля советских артистов. На концерт были приглашены члены правительства и весь дипломатический корпус. Следующий концерт устраивается завтра.

—•—

От'езд тов. Пастухова из Ирана

ТЕГЕРАН, 22 апреля. (ТАСС). Вчера полпред СССР в Иране тов. Пастухов выехал в Москву.

18 апреля тов. Пастухов на аудиенции у иранского шаха вручил свои отзывные грамоты. Между шахом и тов. Пастуховым состоялась продолжительная беседа, во время которой были затронуты важные вопросы советско-иранских отношений и в частности вопрос о поездке иранской торгово-промышленной делегации в СССР.

20 апреля на завтраке, данном министром иностранных дел в честь тов. Пастухова, присутствовало все правительство во главе с премьером Форуги.

—•—

Автомобильные катастрофы в США

По сообщению «Ассошиэйтед пресс», 20 и 21 апреля в Соединенных Штатах вследствие автомобильных катастроф погибло 74 человека и ранено свыше 200 человек.

ТАСС.

—о—

Выставка картин Тициана

В Венеции (Италия) 25 апреля торжественно открывается выставка картин Тициана. Выставка продлится до 1 сентября. Итальянские железные дороги установили льготную плату за проезд в Венецию со всех концов Италии для лиц, едущих на выставку.

«Нейе фрейе прессе».

—•—

Иностранная хроника

❉ В **Англии** в 1934 г. количество рождений сократилось до 598.084 против 957.782 в 1920 г. Англия занимала в 1920 г. 6-е место в мире по количеству рождений. В настоящее время она занимает 18-е место.

❉ В течение этого года в **Японии** будет построено 5 новых радиостанций: в **Охихиро** — *на о.* Хоккайдо, в **Ягамата, Яманиси, Тоттори** и **Миязаки.** Кроме того, уже строятся 2 радиостанции в **Кагосима** и **Тояма.**

❉ Профсоюз рабочих красильных предприятий и химической чистки в США постановил об'явить с 23 апреля **забастовку,** в которой должно участвовать около 25 тыс. рабочих. Рабочие требуют повышения заработной платы и улучшения условий труда.

❉ **Военный суд в Афинах** приговорил к смертной казни руководителей организации венизелистов генерала Папоуласа и генерала Кимисиса. Военный суд в Салониках заочно приговорил к смертной казни 9 офицеров.

❉ Издающаяся в Нью-Йорке антифашистская немецкая газета **«Арбейтер»** сообщает, что генерал **Леттов-Форбек,** занимающий высокий пост в германской тайной полиции, прибывает в Нью-Йорк с секретным поручением усилить национал-социалистскую организацию в Соединенных Штатах.

❉ В долине **Галлингдален** (Норвегия) разбился норвежский самолет. Убиты 4 пассажира.

Правительственная делегация Ирана прибыла в СССР

БАКУ, 23 апреля. (Корр. «Правды»). 23 апреля из Ирана на пароходе «Фомин» в Баку прибыла иранская правительственная торгово-промышленная делегация. Во главе делегации — министр торговли г. Алям и министр сельского хозяйства г. Бейят. Делегацию сопровождает специальный корреспондент тегеранской газеты «Эттелаат» («Известия») г. Кадири.

Делегацию встречали уполномоченный Наркоминдела тов. Ильинский, уполномоченный Наркомвнешторга тов. Глушенко, заместитель председателя бакинского совета тов. Гусейнов, ряд ответственных работников Азербайджана, а также генеральный консул Ирана в Баку г. Мирабан и представители советской печати. Делегацию сопровождает торговый представитель СССР в Иране тов. Шостак. На том же пароходе проездом через СССР в Западную Европу прибыл председатель иранского парламента г. Далгер.

Делегация пробудет в Баку два дня, осмотрит предприятия нефтяной промышленности и коммунального хозяйства, а равно научные учреждения, после чего отправится по маршруту: Москва—Ленинград — Иваново — Харьков — Днепрогэс, Ростов—зерновой совхоз «Гигант». С Кавказа делегация по Военно-Грузинской дороге проедет в Тифлис, где осмотрит ЗАГЭС, и через Баку возвратится в Иран.

В АШХАБАДЕ 38-ГРАДУСНАЯ ЖАРА

ТАШКЕНТ, 23 апреля. (Корр. «Правды»). В Ташкенте стоит небывало жаркая погода. Температура днем подымается до 29 градусов в тени. Все деревья распустились. Город утопает в зелени.

Еще жарче на юге Средней Азии. 22 апреля в Ашхабаде температура доходила днем до 38 градусов, а в Курган-Тюбе (Таджикистан) — до 31 градуса.

ВЫСШАЯ КОММУНИСТИЧЕСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ ШКОЛА

Народный комиссар путей сообщения тов. Л. М. Каганович издал приказ об организации Высшей коммунистической транспортной школы, которая будет производить подготовку и переподготовку руководящих партийных работников для железнодорожного транспорта. Школа рассчитана на 600 человек (по 300 человек на курсе). Срок обучения — два года. (ТАСС).

НА ПРОМЫСЛЕ МОРСКОГО ЗВЕРЯ

20 апреля ледокол «Садко» первым из судов зверобойного флота выполнил годовой план добычи морского зверя в горле Белого моря. «Садко» продолжит промысел вместе с другими судами до 10 мая.

КОНКУРС ПРЕДПРИЯТИЙ МЕДНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

По инициативе рабочей конференции Калатинского медеплавильного завода Народный комиссариат тяжелой промышленности об'явил всесоюзный конкурс медеплавильных заводов и медных рудников. Срок конкурса с 1 мая текущего года по 1 января 1936 г. (ТАСС).

* * *

По предварительным данным, за первые две декады апреля задание по выплавке черновой меди выполнено заводами цветной металлопромышленности с превышением (около 105 проц.).

РЕКОРД ДОМЕНЩИКОВ КУЗНЕЦКА

СТАЛИНСК, 23 апреля. (Корр. «Правды»). Вчера четвертая домна Кузнецкого металлургического завода дала максимальную выплавку—1.747 тонн чугуна. Коэффициент использования полезного об'ема печи — 0,66 — является рекордным.

МЕТАЛЛ ЗА 21 АПРЕЛЯ

(В тысячах тонн).

	План.	Выпуск.	% плана
ЧУГУН	34,5	33,3	96,6
СТАЛЬ	34,5	34,0	98,6
ПРОКАТ	24,5	24,8	101,1

УГОЛЬ

(В тысячах тонн).

	План.	Добыто.	% плана.
ПО СОЮЗУ за 20 апреля	312,1	291,3	93,4
ДОНБАСС за 21 апреля	195,2	187,2	96,0

РАБОТА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

22 апреля

Дороги	Начальники дорог	Процент выполнения плана погрузки	Выполнение норм обмена вагон. в %: Принято с соседних дорог	Выполнение норм обмена вагон. в %: Сдано соседним дорогам	Процент обеспечения вагонами
Октябрьская	Синев	114	118	142	115
Турксиб	Четвергов	98	83	170	101
М.-Бел.-Балт.	Русанов	113	109	123	102
Москва—Донб.	Емшанов	113	120	121	116
Забайкальск.	Друскис	168	76	93	100
Екатерининск.	Билик	116	116	110	110
Донецкая	Левченко	111	120	104	105
Кировская	Ледник	106	105	122	109
Западная	Жуков	121	97	113	109
Курская	Карпенко	115	109	111	114
Северокавказ.	Лившиц	103	102	120	106
Казанская	Кучмин	100	111	113	108
Северная	Амосов	108	120	88	104
Окружная	Шрамко	92	100	107	94
Ряз.-Уральск.	Квевтарадзе	104	108	108	116
Юго-Восточная	Житков	94	118	106	114
Южная	Шушков	104	105	113	121
Оренбургская	Подшивалин	81	104	117	101
Юго-Западная	Зорин	103	110	95	108
Сам.-Златоуст.	Ковылкин	93	106	108	108
Южно-Уральск.	Князев	93	95	101	95
Пермская	Шахгильдян	91	80	118	100
Томская	Миронов	86	100	86	97
Средneазиатск.	Прокофьев	104	89	74	99
Закавказск.	Розенцвейг	98	100	77	107
Восточносиб.	Голыщев	89	96	82	109
Омская	Уланов	81	99	81	110
Уссурийская	Лемберг	116	104	24	123

Погружено всего: 64.662 ваг. 105,3
Разгружено » 59.794 »

СТРАНА ГОТОВИТСЯ К 1 МАЯ

ВЫБОРЫ ЗНАМЕНОСЦЕВ

По всей стране на заводах и фабриках проходят выборы знаменосцев, которые понесут впереди первомайских колонн боевые пролетарские знамена.

В Ленинграде, во главе первомайских колонн рабочих Выборгской стороны будет развеваться старое боевое знамя красногвардейцев, штурмовавших Зимний. Рабочие Кировского завода и «Красной зари» выйдут на демонстрацию под знаменами, полученными от правительства за выполнение первой пятилетки в 2½ года. Рабочие «Красного выборжца» понесут знамя областного совета профсоюзов, подаренное заводу — инициатору социалистического соревнования.

Знаменосцы кировцев: старейший рабочий Казакевич и молодой комсомолец Васильев — лучший бригадир прокатки, награжденный орденом Ленина. Знамя «Красной зари» понесут орденоносцы Киселев, Васильева, красногвардеец Бланкульт. Участники героической обуховской обороны пойдут во главе колонны рабочих завода «Большевик».

ИНОСТРАННЫЕ РАБОЧИЕ ДЕЛЕГАЦИИ НА ПУТИ В СССР

ЛЕНИНГРАД, 23 апреля. (Корр. «Правды»). Получены радиограммы с советских теплоходов «Смольный» и «Кооперация», находящихся на пути из Лондона в Ленинград. На борту «Смольного» находятся иностранные рабочие делегаты (121 человек), едущие в СССР на первомайские торжества.

Американская рабочая делегация, едущая на теплоходе «Кооперация», прислала следующую радиограмму:

«Мы, 13 американских делегатов, выбранные на наших индустриальных предприятиях и едущие сейчас на советском теплоходе «Кооперация» в Советский Союз, ждем с нетерпением момента прибытия в город Ленина, когда мы сможем лично приветствовать от американских рабочих и фермеров пролетариат Советского Союза. Да здравствует Советский Союз!»

Тов. МИКОЯН НА РЫБНЫХ ПРОМЫСЛАХ

КАСПИЙСКОЕ МОРЕ, борт парохода «МАКСИМ ГОРЬКИЙ», 22 апреля. (Корр. «Правды»). Нарком пищевой промышленности СССР тов. Микоян вместе с секретарем Сталинградского краевого комитета партии тов. Варейкисом вышли в море на пароходе «Максим Горький». Товарищи Микоян и Варейкис посетили встреченную в море приемную парусную рыбницу. Рыбница принимала у ловцов колхоза «Каспиец» крупную жирную сельдь.

— В этом году очень хорошие заготовительные цены дали вы нам, тов. Микоян, — говорит наркому колхозник Крюченко.—Мы уже заработали по 400—500 рублей каждый. Теперь ловец не сидит дома, ему выгоднее быть в море.

КУКАНОВ В НЕРЧИНСКЕ

НЕРЧИНСК, 23 апреля. (Спец. корр. «Правды»). По пути в Бочкарево летчик Куканов совершил посадку в Нерчинске. Здесь задержались, так как меняли винты моторов и пополняли запасы бензина.

Нерчинск встретил экипаж самолета приветливо и радушно. По просьбе местных организаций, участники перелета выезжают в поле колхоза им. Сталина, чтобы сделать доклад о перелете в Арктику.

ПЕРВЫЙ РЕЙС НЬЮ-ЙОРК — ЛЕНИНГРАД

ЛЕНИНГРАД, 23 апреля. (Корр. «Правды»). Получено сообщение, что из Нью-Йорка первым рейсом в этом году в Ленинградский порт вышел океанский пароход «Сити оф Форберн», принадлежащий компании «Скентик-лайн». Прибытие парохода в Ленинград ожидается 1 мая.

Музыка без исполнителей и инструментов

В зале производственных просмотров ленинградской кинофабрики Союзтехфильм № 1 происходят большие концерты, характеризующиеся одной особенностью: полным отсутствием исполнителей и каких бы то ни было музыкальных инструментов.

Исполнители отсутствуют не только здесь в зале, но их не было и в самой действительности. Они не существовали никогда в природе. И все же вы слышите прекрасное звучание в исполнении всей разновидности сольной, ансамблевой и оркестровой музыки.

Откуда же идет это многообразное и художественно богатое музыкальное исполнение?

«Графический звук» — новейшее советское достижение в музыкально-технической области, чрезвычайно интересное изобретение Е. А. Шолпо, претворенное в жизнь композитором Г. М. Римским-Корсаковым. Оно открыло возможность получать искусственные фонограммы посредством фотографирования специально сконструированным аппаратом «вариофоном» на движущуюся кинопленку некоторых движущихся рисунков или так называемых акустических графиков, форма которых соответствует форме звуковых колебаний.

В настоящее время мы уже имеем несколько звуковых фильмов как находящихся в производстве, так и законченных («Карбюрация», «Солнце» и др.), получивших озвучение по методу графического звука и ничем не отличающихся от звука, записанного с натуры.

А. ФЛЕЙШЕР.

НА ИРТЫШЕ ТРОНУЛСЯ ЛЕД

ОМСК, 23 апреля. (Корр. «Правды»). Вчера в районе Омска тронулся лед на реке Иртыш. Суда Карской экспедиции, зимовавшие в Омске, и суда Нижнеиртышского пароходства стоят на причале в устье реки Оми на чистой воде.

С чем мы идем на первомайский парад

(Беседа с командующим войсками Белорусского военного округа тов. И. П. Уборевичем)

Командующий войсками Белорусского военного округа тов. И. П. Уборевич в беседе с корреспондентом «Правды» рассказал о подготовке частей округа к предстоящим первомайским празднествам.

— Войска к первомайским торжествам готовы,—сообщил командующий. — Наша Красная Армия своей боевой и политической культурой одинаково сильна и непобедима во всех родах оружия: на земле, в воздухе, на морях и под водой. Части Красной Армии выполняют боевые и политические задачи на «хорошо» и «отлично».

В первомайском параде будет наглядно показано единство Красной Армии, рабочего класса и колхозных масс. Вместе с красноармейскими частями на парад выйдут вооруженные пролетарские дивизии и батальоны колхозников. Это значит, что вместе со своей Красной Армией вся страна от мала до велика готова в любую минуту стать под ружье для защиты родины.

Части Белорусского военного округа энергично готовятся к первомайским торжествам. Упор мы берем на красноармейскую массовую самодеятельность. Красноармейские клубы, театры и кружки в эти дни обслужат не только свои части, но и выступят также в рабочих коллективах и колхозах. Повседневная неразрывная связь Красной Армии с трудящимися будет отражена в совместных вечерах; рабочие посетят красноармейские казармы, красноармейцы придут гостями в рабочие квартиры.

Части Белорусского военного округа, расположенные на стыке с капиталистическим миром, в первомайские дни покажут, что 170-миллионный народ нашей великой страны может быть спокоен за свой мирный труд и неприкосновенность границ Советского Союза. **В парадах, которые будут проведены во всех крупных пунктах Белоруссии, примут участие все роды оружия, многочисленные танки разных калибров, мощная артиллерия, конные массы и авиация.**

На парад выйдут наши славные пехотинцы, закончившие по приказу наркома зимнюю учебу. Гул их твердого шага разнесется далеко за пределы советской страны. Когда будет нужно, наша пехота покажет в бою свою огневую подготовку, сверхметких снайперов, метких дальнобойных пулеметчиков и отличную подготовку всех видов оружия. Мы много поработали над тактическим искусством, над быстрыми маршами; неплохо знаем искусство ночных действий и методы борьбы с воздушным противником.

Самостоятельный, инициативный, преданный своему государству, партии, трудящимся красноармеец, знающий, за что он сражается,—вот что является решающим в будущей войне. Капиталистические государства не могут противопоставить ничего равного нашему бойцу.

Мощное развитие авиации, артиллерии и танков в нашей армии, проводимое под непосредственным руководством любимого вождя товарища Сталина, открыло новые возможности перед Красной Армией и ее командованием. Из года в год товарищ Сталин неуклонно добивался и достиг величайших успехов в развитии нашей артиллерии, авиации и танков. Мы радуемся, когда тов. *Орджоникидзе — командарм нашей промышленности* — сообщает, что Красная Армия получила и еще больше получит техники. Наш железный нарком тов. Ворошилов, один из лучших и старейших большевиков, требует, чтобы бойцы в совершенстве владели современной техникой, чтобы подвижность армии была максимальной, чтобы смелость командиров и их искусство обеспечили превосходство над врагом в любом бою.

Решают войну массы сознательных бойцов, составляющие основную массу населения, т. е. трудящихся. Победу даст превосходство авиации, танков, конницы и артиллерии. Благодаря гигантским усилиям страны и особенно товарища Сталина за последние годы мы создали преимущественное положение в этом отношении до начала «событий»... если они по желанию кое-кого возникнут.

С этими мыслями, с таким настроением, с такой верой в свою силу выйдут 1 мая присягать наши бойцы, будут парадировать сотни самолетов и танков, будут нестись наши кавалеристы, мощной поступью выйдут пехотинцы с штыками на перевес.

(Передано по телеграфу).



Первомайские колонны демонстрантов автомобильного завода им. Сталина будут украшены гирляндами цветов. НА СНИМКЕ: работница завода — парашютистка Лужнова (справа) и конструктор инструментального цеха Эльнинсон подбирают букеты.

Фото М. Калашникова.

УВЕЛИЧЕНИЕ РОСТА КАРЛИКОВ

В Ростовскую хирургическую клинику имени проф. Богораза поступил 11-летний пациент Степа Н. По своему умственному развитию больной походил на 3—4-летнего ребенка. Задержка развития об'яснялась отсутствием от рождения щитовидной железы.

Для лечения больного профессор Н. А. Богораз изобрел совершенно новый способ, ранее в медицине не применявшийся. Вместо обычной пересадки щитовидной железы в глубь ткани больного организма профессор Богораз немедленно включил ее в общий ток кровообращения. Он сшил тонкие кровеносные артерии пересаженной железы с артериями нового организма. Благодаря этому пересаженная железа сейчас же начала *«кормиться» кровью нового хозяина*, притекающей по сшитому сосуду. Таким образом проф. Богораз решил уберечь пересаженную железу от рассасывания и отмирания на новой почве.

Успех операции над маленьким кретином превзошел все ожидания. Буквально на следующий день после операции ребенок стал пробуждаться от сковывающей его спячки. Через десять дней он стал неузнаваемым. Неподвижный и неуклюжий до этого, с угрюмым взглядом исподлобья, он начал отныне весело бегать и заливаться звонким детским смехом.

Не менее интересные опыты проделывает проф. Богораз для увеличения роста человека.

В клинику поступила 12-летняя девочка, рост которой не превышал роста 4-годовалого ребенка.

Ненормальный рост девочки об'яснялся задержкой в развитии так называемого гипофиза железы внутренней секреции. Эта маленькая, с горошину, железа расположена под броней черепа, у основания головного мозга. Но если при пересадке щитовидной железы ее сравнительно удобно получать от базедовых больных, то получение гипофиза, лежащего глубоко в мозгу человека, хирургическим путем невозможно. Надо было искать какие-то новые способы для решения поставленной задачи. Профессор Богораз нашел следующий выход из положения.

В клинику был доставлен труп ребенка 13 лет через полчаса после его смерти. Гипофиз трупа был вырезан вместе с внутренней сонной артерией, питающей железу, и включен с помощью сосудистого шва в общий круг кровообращения карлицы.

Это третий по счету опыт пересадки проф. Богоразом гипофиза от трупа карлику. Первые две такие же пересадки гипофиза были произведены профессором Богоразом другой, 15-летней карлице. После первой операции за полгода она выросла на 8 сантиметров. Когда ей произвели вторичную пересадку железы, карлица выросла еще на 6 сантиметров. Увеличение роста продолжается.

О результатах третьей пересадки говорить еще рано, так как операция произведена совсем недавно. 2—3 удачных пересадки не разрешают всей сложности проблемы борьбы с карликовым ростом. Однако уже достигнутые результаты приобретают первостепенное значение, так как они открывают советской медицине новые пути в этой области.

Д-р С. ПОРТУГАЛОВ
(ассистент проф. Богораза).

Ростов-на-Дону.

(Передано по телефону).

ПРЕДПРАЗДНИЧНЫЕ БАЗАРЫ

БАКУ, 21 апреля. (Корр. «Правды»). 20 апреля в Баку, Кировабаде, Кубе, Нухе, Ленкорани, Нахичевани, Степанакерте открылись предпраздничные весенние базары. В них участвуют 9 торгующих организаций. Магазины убраны кумачом, лозунгами, плакатами. Всем этим магазинам дополнительно выделено товаров на 2.600 тысяч рублей. На рынках большое оживление. Только по 13 бакинским магазинам Азторга выручка за вчерашний день возросла до 189 тысяч вместо обычного дневного оборота в 110 тысяч.

ДЕНЬ ДЕТЕЙ

КИЕВ, 23 апреля. (Корр. «Правды»). По инициативе тов. Постышева 2 мая в Киеве об'является детским днем.

С 10 часов утра на милицейские посты у семафоров и на перекрестках главных улиц встанут школьники старших классов (под руководством милиционеров) и будут управлять уличным движением. На трамвайных и автобусных остановках школьники-милиционеры будут следить за порядком.

Детей младшего возраста с 10 часов утра и до 1 часу дня будут катать по городу на автомобилях. К 12 часам дня все автомобили, катающие детей, проедут по главной улице Воровского карнавальной колонной. С часу дня во всех городских садах, скверах и стадионах начнутся грандиозные детские гулянья. Охранять порядок на этих гуляньях будет также юная милиция.

С 3 до 5 часов дня все зрелищные предприятия города будут обслуживать детей.

ТАНЦЫ НА ПЛОЩАДЯХ

2 мая вечером парк им. Горького организует на площадях Москвы массовые танцы и игры. Танцы будут проводиться на Свердловской, Советской, Колхозной, Манежной площадях, на Гоголевском бульваре и Житной улице.

НОВОЕ ДОСТИЖЕНИЕ ПЛАНЕРИСТКИ РАЦЕНСКОЙ

СИМФЕРОПОЛЬ, 23 апреля. (ТАСС). Вчера пилот Коктебельской высшей летно-планерной школы Маргарита Раценская, установившая 24 марта всесоюзный женский рекорд продолжительности полета на одноместном планере, добилась нового крупного успеха. Стартовав в 11 час. 58 мин. на двухместном планере «Ш-5» с пассажиром-курсанткой Григорьевой, Раценская летала в продолжение 7 часов 3 минут. Посадка произведена из-за наступившего штиля.

УБИТ СЕКРЕТАРЬ РАЙОННОЙ ГАЗЕТЫ

ЧЕЛЯБИНСК, 23 апреля. (Корр. «Правды»). 22 апреля, в 9 часов вечера, убит секретарь газеты «Колхозное знамя», Щучанского района, Челябинской области, тов. Конарев. В день убийства Конарев по заданию райкома ездил на велосипеде в колхоз им. Цюрупы проводить политдень. На *обратном пути вслед за Конаревым*, тоже на велосипеде, ехал неизвестный. Около железнодорожной будки в 2 км от села Щучье повстречался пешеход, который выстрелом в упор убил тов. Конарева.

Проходившая неподалеку школьница Лазарева была свидетельницей убийства. Девочка видела также, как под'ехавший на велосипеде незнакомец вместе с убийцей вытащили труп на дорогу, после чего, забрав велосипед, скрылись по направлению села Щучье.

Следователю Плотникову об убийстве Конарева было сообщено в 10 часов вечера.

— Ладно, разберем завтра, — ответил Плотников и начал следствие только в 10 часов утра 23 апреля.

Убийцы до сего времени не задержаны.

ПРОИСШЕСТВИЯ

Хулиган-убийца. Тракторист Синявский из совхоза им. Энгельса (Одесская область) ехал на тракторе в гор. Первомайск. Когда он проезжал село Николаевку, две ученицы — дочери колхозников Кушнарева и Батечко — влезли на прицепную тракторную тележку, чтобы доехать до дома. Увидев их, Синявский начал дергать трактор и сильным толчком выкинул девочек с тележки. Они упали между трактором и тележкой и были раздавлены насмерть. Синявский арестован.

Раскрытие притонов. Наталья Колосова и Лидия Мендельсон содержали притон в квартире № 24 дома № 10 по Ново-Басманной улице. Встречая на улице пьяных мужчин, они знакомились с ними и заводили в притон. В момент ареста Колосовой и Мендельсон у них «гостили» рабочие завода «Строй» — бригадир Н. В. Благовестов, слесарь К. Г. Бирюков и слесарь М. М. Алешкин.

Другой притон раскрыт на Садово-Черногрязской улице, в доме № 3. Его содержали М. М. Гартнер и Н. Н. Котова. Знакомясь на улице с мужчинами, они уводили их к себе, спаивали и обкрадывали. Притоносодержательницы арестованы.

ОТОВСЮДУ

(От корреспондентов «Правды»)

Партию карманных атласов Советского Союза выпустила Ленинградская картографическая фабрика. Подготовляется выпуск нового издания этого атласа с измененными названиями городов и новым административным делением.

Всесоюзный журнал по биологии развития растений «Яровизация» организуется при Одесском институте селекции и генетики.

Из Уфы в Москву вышел первый пассажирский пароход «Жан Жорес». С сегодняшнего дня суда начинают курсировать по линии Уфа — Москва регулярно, по расписанию.

130-летний старик Зобеев живет в ауле Каджут Карачаевской автономной области. Зобеев чувствует себя бодро и занимается охотой.

Состязания тяжелоатлетов

Вчера во Дворце физкультуры закончились соревнования команд профсоюзов, Красной Армии, «Динамо» и «Спартака» по борьбе и поднятию тяжестей.

Команда профсоюзов заняла первое место по борьбе. Второе место — «Динамо», третье — команда Красной Армии, четвертое — общество «Спартак». Личное первенство завоевали борцы Рамов, Люлляков, Баскаков, Егоров, Катулин, Столяров, Барч и Пустынников. В команде Красной Армии выделились многие молодые бойцы и краснофлотцы. Бывший чемпион СССР Владимир Иванов и чемпион СССР прошлого года Нюккери потерпели поражение от красноармейцев Егорова и Ковлева.

В соревнованиях гиревиков победили динамовцы. За ними идут команды профсоюзов и Красной Армии. Вчера гиревики установили еще 2 всесоюзных рекорда. Атлет легчайшего веса Лапидус толкнул двумя руками 108,3 килограмма, Попов (полулегкий вес) — 118,2 килограмма. За три дня советские гиревики дали 16 всесоюзных и 2 мировых рекорда.

ТЕЛЕФОНЫ РЕДАКЦИИ:
Справочное бюро (круглые сутки) . 1-31-38
Техсекретариат . . . 3-34-14
Стол жалоб (гор. и внег. подп.) . Д-3-08-61
Отд. писем рабочих и колхозников . 5-73-00
Отд. партийного строительства . [illegible]
Отд. транспорта и связи . [illegible]
Отд. промышленности . [illegible]
Отд. сельского хозяйства . [illegible]
Отд. обзора печати и библиограф. . [illegible]
Иностранный отдел . [illegible]
Отд. товарооборота . [illegible]
Отд. литературы и искусства . 4-46-00
Отд. местной сети . [illegible]
Отд. иллюстрации . [illegible]
Отд. информации . [illegible]
Сектор ударных бригад . [illegible]
Отд. об'явлений . 1-34-67
Москва, 9, ул. Горького, 48.

Уполномоч. Главлита № В—22623. Типография газеты «Правда» имени Сталина. Изд. № 310.